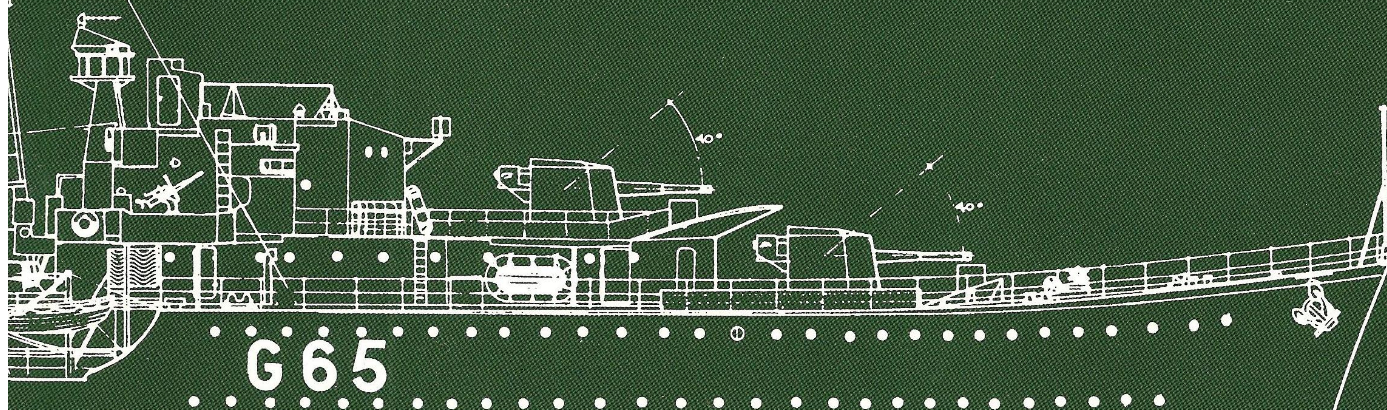
Cena: 20 zł

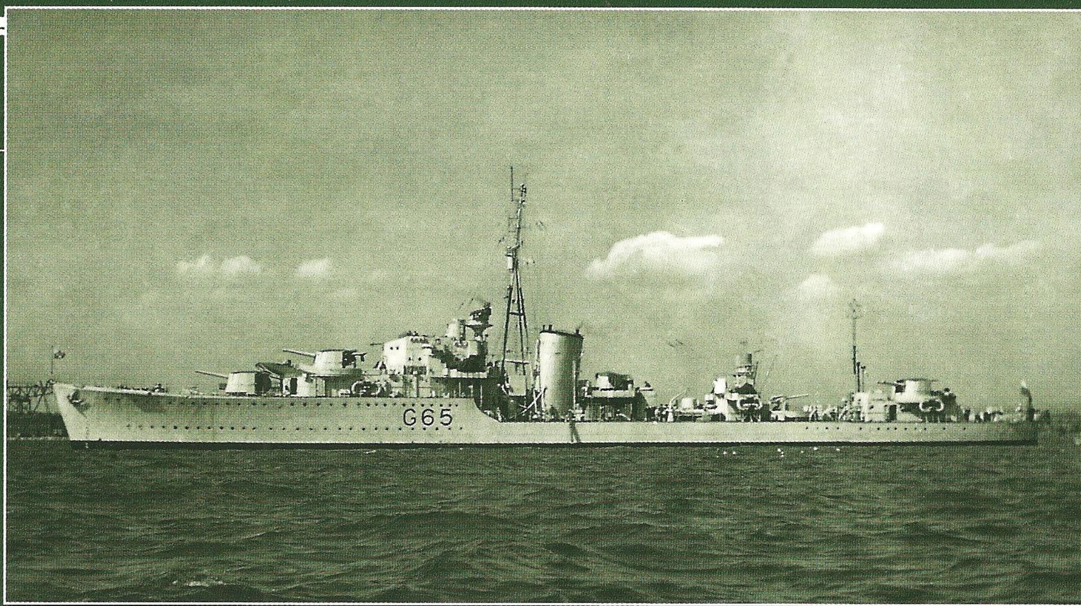
5 BIBLIOTEKA MAGAZYNU **MORZA** STATKI I OKRĘTY

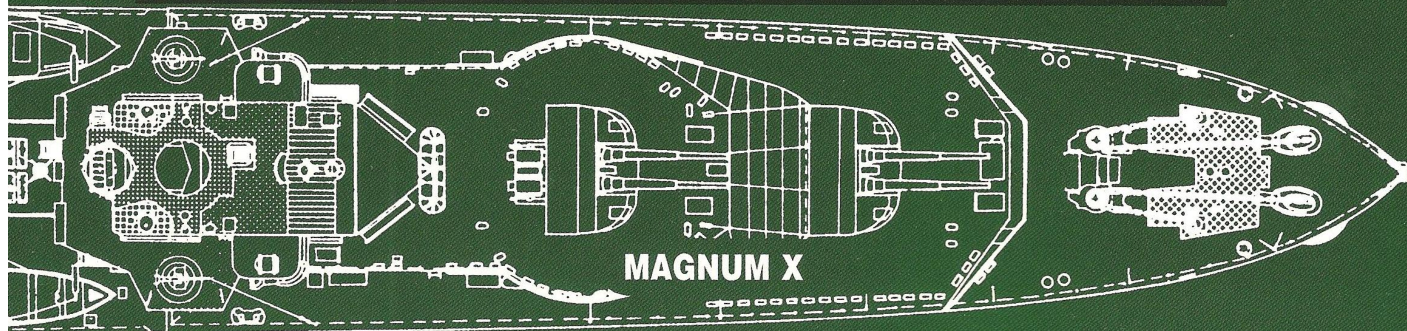
ISBN 83-904937-6-X

MARIUSZ BOROWIAK

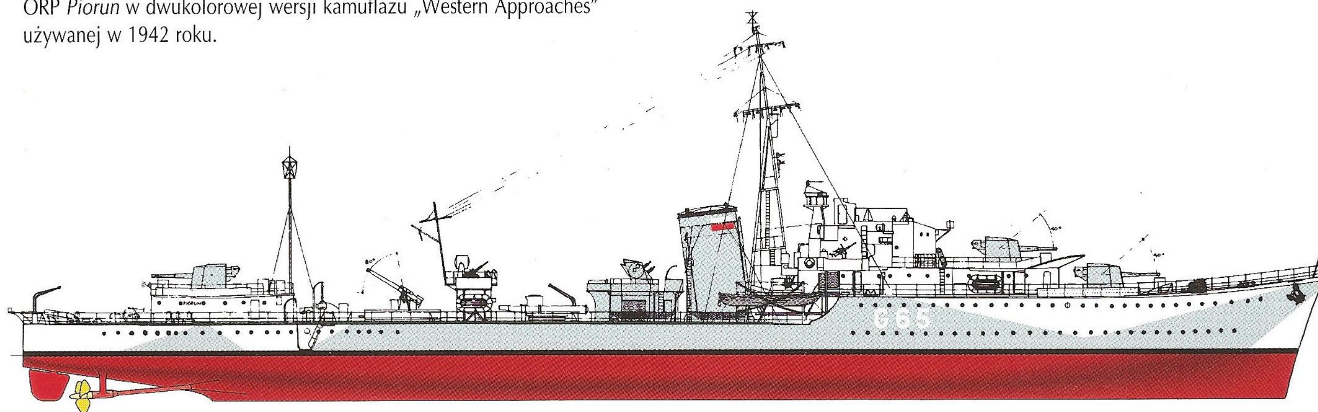
ORP *Piorun*



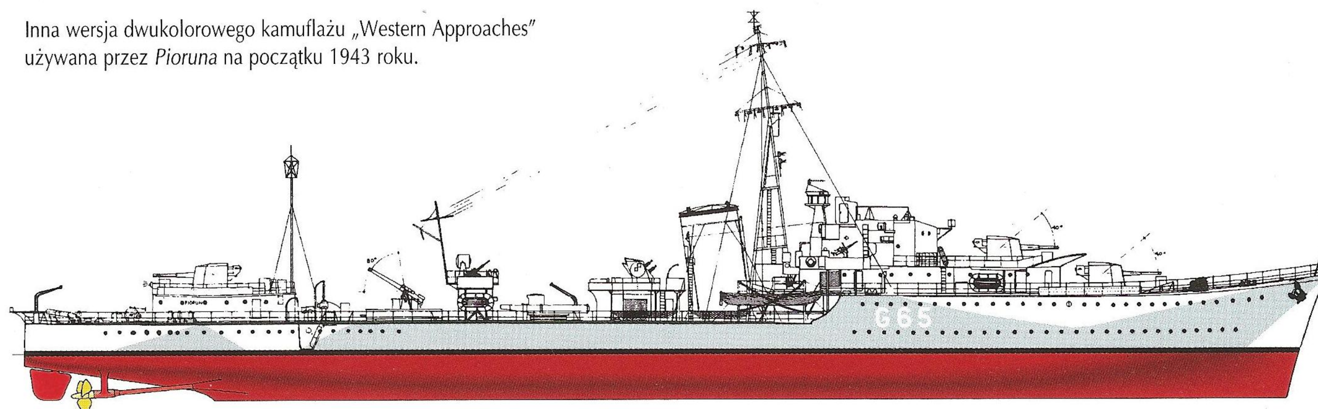




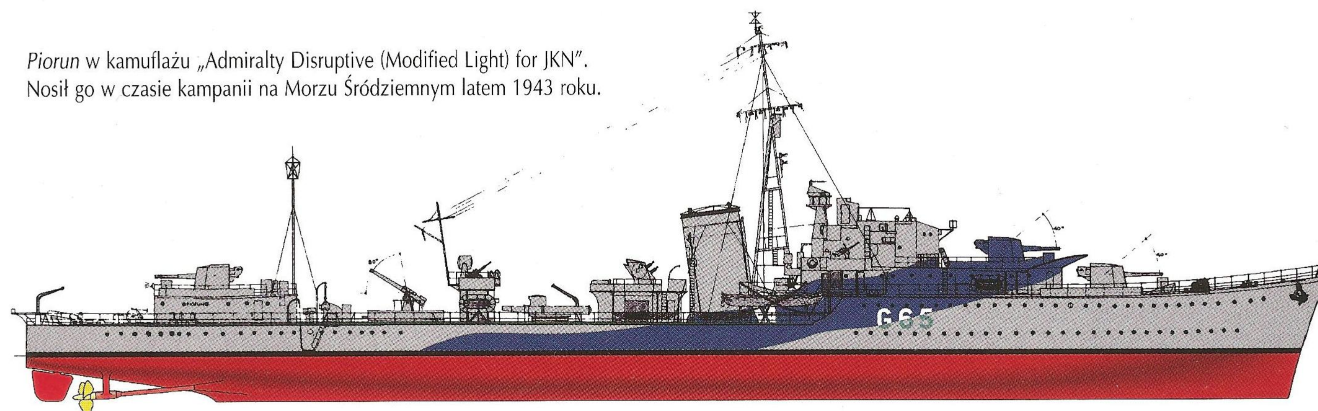
ORP *Piorun* w dwukolorowej wersji kamuflażu „Western Approaches" używanej w 1942 roku.



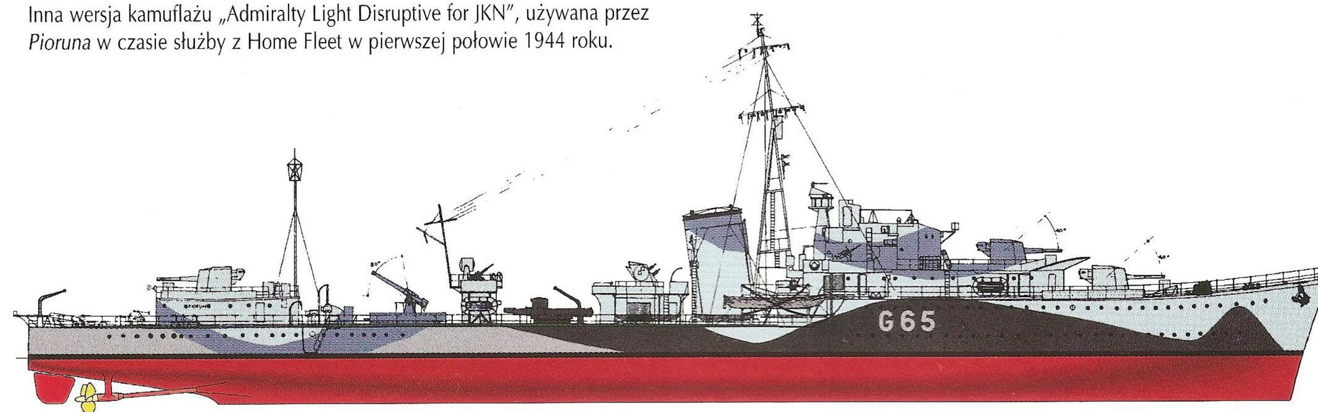
Inna wersja dwukolorowego kamuflażu „Western Approaches" używana przez *Pioruna* na początku 1943 roku.

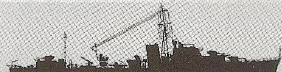


Piorun w kamuflażu „Admiralty Disruptive (Modified Light) for JKN". Nosił go w czasie kampanii na Morzu Śródziemnym latem 1943 roku.



Inna wersja kamuflażu „Admiralty Light Disruptive for JKN", używana przez *Pioruna* w czasie służby z Home Fleet w pierwszej połowie 1944 roku.





MARIUSZ BOROWIAK

ORP *Piorun*

Wydawnictwo MAGNUM X
Warszawa 2000

Rodzicom pracę tę poświęcam.

Autor

Fotografia na I stronie okładki: *Portret ORP* Piorun *z 1941 roku. Fotografia ze zbiorów Marka Twardowskiego.*

Fotografie publikowane w książce pochodzą ze zbiorów prywatnych Autora, Alfreda Piechowiaka, Jerzego Pertka, Juliana Staniszewskiego, Władysława Żurawskiego oraz zbiorów Marka Twardowskiego.
Schematy kamuflaży noszonych przez ORP *Piorun* na podstawie opracowania Marka Twardowskiego wykonał Janusz Kozak.

Redakcja techniczna: Janusz Kozak
Skład i łamanie: KJA

Wydano przy wsparciu Urzędu do Spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych.

Wydanie I, Warszawa 2000

ISBN 83-904937-6-X

Wydawca: Magnum X sp. z o.o.
ul. Skrajna 1/25, 03-209 WARSZAWA

Od Autora

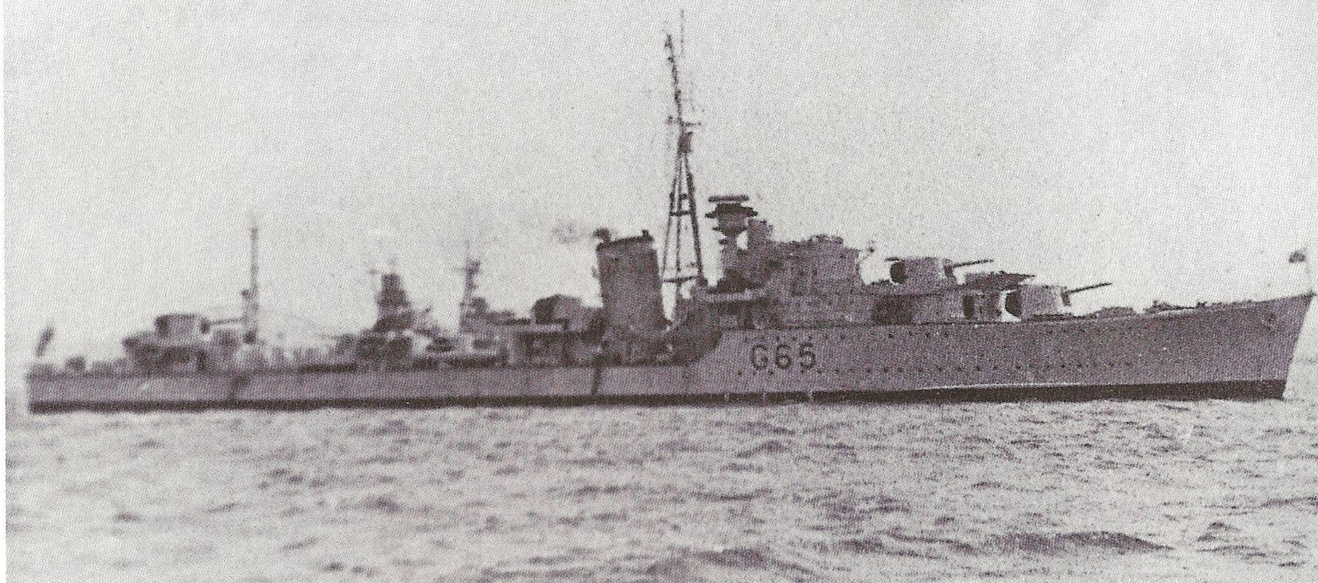
Dzieje niszczyciela ORP *Piorun*, przedstawione na kartach niniejszej książki, są pierwszą próbą tak szerokiego ujęcia tematu. Mimo, że w latach minionych ukazały się prace przybliżające sylwetkę jednego z najdzielniejszych okrętów Polskiej Marynarki Wojennej w wojnie morskiej 1940-1945, jednak autorzy tychże skoncentrowali się w większości na legendarnej dziś walce *Pioruna* z hitlerowskim pancernikiem *Bismarck*. Tymczasem wojenny „dorobek", okrętu, który Admiralicja brytyjska przekazała naszej „małej flocie" po zatopieniu niszczyciela ORP *Grom*, był o wiele bardziej imponujący. O tym, że była to niewątpliwie szczęśliwa jednostka najlepiej świadczy fakt, że w czasie prowadzonych konwojów, patroli czy walk z lotnictwem i okrętami nieprzyjaciela, nie poległ ani jeden z członków załogi *Pioruna*.

Dzięki wspomnieniom kolejnych dowódców i oficerów *Pioruna* – których cytuję – pragnąłem ubarwić monografię, a zarazem odtworzyć w miarę dokładnie (na podstawie bazy źródłowej) przebieg losów tego okrętu pod biało-czerwoną banderą. Szczególnie cenne okazały się relacje kmdr. Eugeniusza Pławskiego, drukowane na łamach londyńskiego pisma Stowarzyszenia Marynarki Wojennej – „Nasze Sygnały". Także wieloletnia korespondencja komandora ze znakomitym marynistą, śp. Jerzym Pertkiem, pozwoliły mi ujawnić nowe szczegóły z okresu walk okrętów PMW na morzu podczas ostatniej wojny światowej.

W tym miejscu chciałbym gorąco podziękować, p. Helenie Pertek, wdowie po zmarłym pisarzu, za pomoc i zrozumienie podczas wielokrotnych wizyt, jakie odbył autor na etapie kompletowania materiałów. Moja wdzięczność należy się również mgr. Jerzemu Matysiakowi z Biblioteki Raczyńskich w Poznaniu, który opracował i skatalogował przeogromny zbiór archiwaliów zachowanych po Jerzym Pertku, za wskazanie unikalnych materiałów i pomoc w zilustrowaniu książki. Osobne słowa podziękowania kieruję pod adresem pracowników Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie, za wszechstronną pomoc w kompletowaniu materiałów, a zwłaszcza za ich życzliwość podczas moich kwerend akt okrętu ORP *Piorun*. Do grona osób, którzy byli mi niezwykle życzliwi, zaliczam śp. Zbigniewa Flisowskiego, Alfreda Piechowiaka i Juliana Staniszewskiego.

Moją wdzięczność kieruję jeszcze pod adresem Wydawnictwa Magnum X, które podjęło trud opublikowania tej książki.

Gniezno, grudzień 2000 r.



Sylwetka niszczyciela ORP *Piorun*.

Piorun *pod biało-czerwoną banderą*

Dnia 4 maja 1940 roku niszczyciel ORP *Grom*, pod dowództwem kmdr. por. Aleksandra Hulewicza – uczestnicząc w akcji przeciwko niemieckiej baterii nadbrzeżnej w norweskim fiordzie Rombaken – został zatopiony w wyniku ataku lotniczego Luftwaffe.

Należy wyjaśnić, że już w pierwszym tygodniu kwietnia tegoż roku *Grom* wraz z całym polskim Dywizjonem (OORP *Burza* i *Błyskawica* – – przyp. M. B.) przystąpił do działań morskich u wybrzeży Norwegii. Zadaniem tej operacji było ewentualne zajęcie kilku portów, dzięki którym istniała możliwość lepszej kontroli Morza Północnego stanowiącego bramę wypadową na Atlantyk. Jednak zdecydowane posunięcia Hitlera pokrzyżowały plany Brytyjczyków. Duży był w tym udział szefa norweskiej partii nacjonalistycznej Vidkuma Quislinga, którego osoba stała się synonimem zdrady narodowej.

Dwie z sześciu bomb, które trafiły w śródokręcie niszczyciela przesądziły o jego losach. Jedna bomba wybuchła w bliskim sąsiedztwie maszynowni, powodując rozerwanie poszycia prawej burty na około 20-metrowym odcinku, skutki wybuchu drugiej były bardziej tragiczne, gdyż spowodowały eksplozję torped w wyrzutni nr 2. Trzy minuty później *Grom* pogrążył się w zimnych wodach fiordu[1].

Nie był to jednak koniec tragedii rozbitków. Do bezbronnych marynarzy otworzyli ogień z broni maszynowej żołnierze hitlerowscy biorąc odwet za skuteczny ogień niszczyciela. Dla ochrony przed tym barbarzyństwem i niechybną śmiercią jeszcze większej grupy załogi, przyszły z pomocą okręty brytyjskie. W czasie akcji ratunkowej, trwającej blisko 40 minut, wzięły udział: krążowniki *Aurora* i *Enterprise* oraz niszczyciele *Bedouin* i *Faulknor*. Uratowano 17 oficerów oraz 137 podoficerów i marynarzy, w tym 26 rannych. Śmierć dosięgła 59 ludzi: 1 oficera (por. mar. Aleksy Krąkowski), 25 podoficerów i 33 marynarzy. Uratowanych „gromowców" przekazano na okręt liniowy *Resolution*, a następnie na statek *Monarch of Bermuda*, który przetransportował rozbitków do Anglii.

Kilka dni po stracie *Groma* szef Kierownictwa Marynarki Wojennej (KMW), kontradmirał Jerzy Świrski, otrzymał z admiralicji brytyjskiej list o następującej treści:

„Lordowie admiralicji z głębokim smutkiem przyjęli wiadomość o stracie kontrtorpedowca (niszczyciela – przyp. M. B.) Grom, *który razem z innymi jednostkami polskiej marynarki wojennej, oddał tak cenne usługi w obronie sprawy sojuszników i przysyłają Panu szczere wyrazy współczucia z powodu poniesionych strat.*

Jeden z nowych kontrtorpedowców będzie we właściwym czasie oddany do dyspozycji rządu R.P., aby został obsadzony pozostałą przy życiu załogą Groma *i nazwany tym imieniem."*

Wspomnianym okrętem, który Anglicy zdecydowali przekazać Polskiej Marynarce Wojennej, był HMS *Nerissa*. O fakcie tym tak pisze – pierwszy dowódca nowego niszczyciela – kmdr por. Eugeniusz Pławski:

„Pewnego dnia „wlatuje" do mojej kabiny (w tym czasie popularny „Żeńka" dowodził niszczycielem ORP Ouragan*) oficer łącznikowy i wręcza mi pismo od Szefa Kier. Mar. Woj. nakazujące natychmiastowe obsadzenie budującego się w Glasgow HMS* Nerissa*, który po podniesieniu bandery polskiej ma zmienić nazwę na ORP* Piorun*. Trudno było o lepszą nazwę, gdyż zarządzenie Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej rzeczywiście spadło na nas jak ten piorun z nieba!*

[1] Wrak ORP *Grom* znajduje się w miejscu jego zatonięcia do dnia dzisiejszego. W ostatnim czasie był on badany przez Norweskie Przedsiębiorstwo Kontroli Zanieczyszczeń w celu ustalenia stopnia potencjalnego zagrożenia dla środowiska – przyp. red. Patrz „Morza Statki i Okręty", nr 4/1997.

Gdy z pierwszą grupą oficerów i podoficerów zjawiłem się w stoczni John Brown w Clydebank i gdy zobaczyliśmy dziarską sylwetkę Pioruna *– szczery uśmiech rozjaśnił nam oblicza.* Piorun *był naprawdę piękny. Zachwytom nie było końca, a ta wielka miłość, która narodziła się przy pierwszym spojrzeniu – nie opuściła nas po dzień dzisiejszy."*

Grupa około 90 oficerów, podoficerów i marynarzy, którzy wcześniej służyli na *Gromie* i *Ouraganie*, utworzyła podstawowy trzon obsady nowego niszczyciela. Pozostałych członków załogi uzupełniono ochotnikami z Francji i przeniesionymi do marynarki żołnierzami naszego wojska, po wcześniejszym przeszkoleniu na okręcie-bazie ORP *Gdynia*. W miesiącach sierpniu i wrześniu, gdy pierwsi marynarze znaleźli się na *Nerissie* (bo tak oficjalnie nazywał się jeszcze niszczyciel) budowa okrętu była na ukończeniu. Wspomnijmy tylko, że stępka jednostki położona została w dniu 26 lipca 1939 roku, a okręt wodowano na początku roku następnego.

Mimo ogromu prac konieczne było dokonanie pewnych poprawek i uzupełnień. Między innymi należało przetłumaczyć tablice znamionowe, przemalować przewody według polskiej kolorystyki; woda sanitarna – kolor przewodu zielony i dwa paski czerwone czy para przegrzana – kolor biały i jeden szeroki pas czerwony, itd. Ponieważ pomieszczenia mieszkalne na okręcie nie były jeszcze gotowe, obsadę zakwaterowano na lądzie w prywatnych domach. Poza normalnym uposażeniem załoga otrzymała dość wysokie diety.

W połowie października do Clydebank dotarła awizowana grupa przeszkolonych żołnierzy z bazy ORP *Gdynia*. Załoga przystąpiła do prac przy uzupełnianiu prowiantu, wody słodkiej, ropy, amunicji itp.

Chodziłem po pokładach – wspomina Eugeniusz Pławski – *i przyglądałem się niezliczonym ilościom pudeł, skrzyń, puszek i paczek znikającym w otworach włazów i drzwi dziesiątków magazynów. Wszystko było nowe, czyste i najlepszego gatunku. Przywieziono również kilka mrożonych połówek australijskiego bydła. Do mrożonego mięsa zawsze odnosiłem się krytycznie i przypatrywałem się tym bladym kadłubom z niesmakiem i niedowierzaniem, ale gdy przypadkowo ujrzałem na ich pośladkach pieczęć z liczbą 1928 i gdy dowiedziałem się od oficera łącznikowego, że ta liczba istotnie oznacza rok uboju – nie wytrzymałem i oświadczyłem, że wypraszam sobie karmienie mojej załogi starym mięsem i że żądam świeżego prowiantu. Biedny Lt Denn RN zaniemówił i spojrzał na mnie oczyma zranionej sarny, poczym pobiegł do kabiny i przyniósł mi pisemne dowody, że tak ma być i że nie patrząc na wiek – mięso to nadaje się do spożycia nawet przez delikatne polskie żołądki.*

Wbrew obawom nie stwierdzono później żadnych zatruć ani chorób żołądkowych wynikających... ze zbyt starego mięsa.

W tym nawale prac zdarzyła się i rzecz komiczna. Razem z rewolwerami i ręcznymi karabinami – relacjonuje dalej Pławski – *przyniesiono na pokład dwie wiązki najbardziej staroświeckich pałaszy. Zagłoba by się uśmiał! Zamrożone woły liczyły sobie lat 12, ale te okazy broni siecznej przecież należały do zabytków średniowiecza. Nie mogło mi się pomieścić w głowie, ażeby nowoczesny* Piorun, *uzbrojony w działa zdolne do wyrzucania pocisków na odległość 18 000 yardów (ok. 16 000 metrów) – miał się wiązać z nieprzyjacielem w walce wręcz. Gdy wreszcie przekonałem się, że wraz z bułatami nie przywieziono ani rusznic, ani też lanc, halabard, czy też cepów – zwróciłem się ponownie do Denna o wyjaśnienie.*

»– Sir – powiedział – w ubiegłych wojnach zdarzał się co najmniej jeden wypadek, gdy okręt Royal Navy bywał zmuszony do użycia pałaszy. Jestem przekonany, że jeżeli chociażby jeden pałasz okaże się przydatnym podczas wojny – to i w przyszłości będą one stanowiły część uzbrojenia na brytyjskich okrętach«."

W końcu *Piorun* opuścił stocznię Brown'a i zakotwiczył na redzie portu Greenock. Teraz przez kilka tygodni sprawdzano sprawność, zwrotność i prędkość niszczyciela, dokonano próbnych strzelań artyleryjskich i przeciwlotniczych, strzelań torpedowych jak również skuteczność bomb hydrostatycznych.

Gdy 4 listopada na okręcie zjawili się przedstawiciele stoczni i poprosili komandora Pławskiego o podpisanie stosownego protokołu odbiorczego niszczyciela, dla dowódcy *Pioruna* była to rzecz co najmniej kłopotliwa. Pamiętając jeszcze budowę okrętów podwodnych we Francji (był członkiem komisji odbiorczej – przyp. M. B.) wiedział, że owa procedura jest o wiele bardziej skomplikowana. W tamtych okolicznościach odbiór każdej maszyny i urządzenia, każdej z części uzbrojenia i wyposażenia musiały być udokumentowane osobnym podpisem.

Dla Anglików rzecz wyglądała o wiele prościej. Pod protokołem zdawczo-odbiorczym figurować miały jedynie podpisy wicedyrektora stoczni i kmdr. por. Pławskiego. W trakcie prowadzonych rozmów zabrakło nawet obserwatora z KMW. W efekcie sama uroczystość przekazania okrętu PMW ograniczyła się do złożenia podpisów i wypicia po szklance sherry, w trakcie której wicedyrektor stoczni ściskając rękę pierwszego dowódcy niszczyciela z uśmiechem oświadczył: *„She is yours, good luck to you"*[2].

Pławski to niecodzienne wydarzenie tak skomentował:

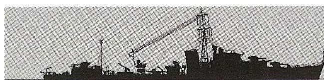
„W Polsce, lub we Francji spędzilibyśmy więcej czasu na odbiór ciężarowego samochodu, aniżeli trwa odbiór okrętu w Anglii, a praktyka wykazała, że „gentelmen agreement" miał daleko większą wartość, aniżeli skomplikowane umowy polsko-francuskie na Wichry *i* Wilki."

Dzień później, o godzinie 9:00, na ORP *Piorun* została podniesiona bandera polska. Od tej chwili kmdr por. Pławski stał się jego pełnoprawnym dowódcą. Na podstawie rozkazów szefa KMW z 28 września i 5 października obsada okrętu była następująca:

Marynarz czyszczący dzwon HMS *Nerissa*. Ten dzwon niedługo służył na okręcie. Uwagę zwraca „gołe" (bez nazwy okrętu) koło ratunkowe w tle. Nad nim ukryty pod brezentową osłoną podwójny Oerlikon kal. 20 mm.



[2] *„She is yours, good luck to you"* (ang.). Dosł. – „Ona jest pańska, życzę Panu wiele szczęścia."



D-ca okrętu	— kmdr por. Eugeniusz Pławski
Z. d. o.	— kpt. mar. Ludwik Lichodziejewski
Ofic. naw.	— por. mar. Maciej Michałkiewicz
Ofic. sygnałowy	— kpt. mar. Paweł Żelazny (od 13 grudnia funkcję tę pełnił kpt. mar. Wszechwład Maracewicz)
Ofic. mechanik	— kmdr ppor. Józef Waligórski
I of. artyl.	— por. mar. Kazimierz Hess
I of. br. podw.	— por. mar. Stanisław Kince
II of. artyl.	— por. mar. Wacław Pryfke
Ofic. sanit.	— por. mar. rez. lek. Teodor Jezierski
P. O. Komisarza	— chor. mar. Wacław Maciesowicz
Bryt. Ofic. łączn.	— Lt H. Dodd (od 9 listopada)

Przed omówieniem dalszych losów *Pioruna*, celowym jest przybliżyć podstawowe informacje o okrętach typu *J*, *K* i *N*, gdyż z tej rodziny właśnie się wywodził.

Gdy w 1936 roku za sprawą Admiralicji przystąpiono do realizacji projektu niszczyciela o wyporności 2000 ton i uzbrojeniu w cztery dwulufowe wieże, pomysł nie został przyjęty przychylnie. Okręty typu *Tribal* mimo, że charakteryzowały się silnym uzbrojeniem i dużą wypornością, nie zdały początkowo egzaminu jakim było powierzenie im roli lidera flotylli. Z tej to przyczyny doszło do zamówienia kolejnych niszczycieli sygnowanych literami „J" i „K". Obie serie posiadały podobną charakterystykę. I tym razem, te jednokominowce nie znalazły uznania w oczach specjalistów z Royal Navy. Zarzucano im zbyt małą wypor-



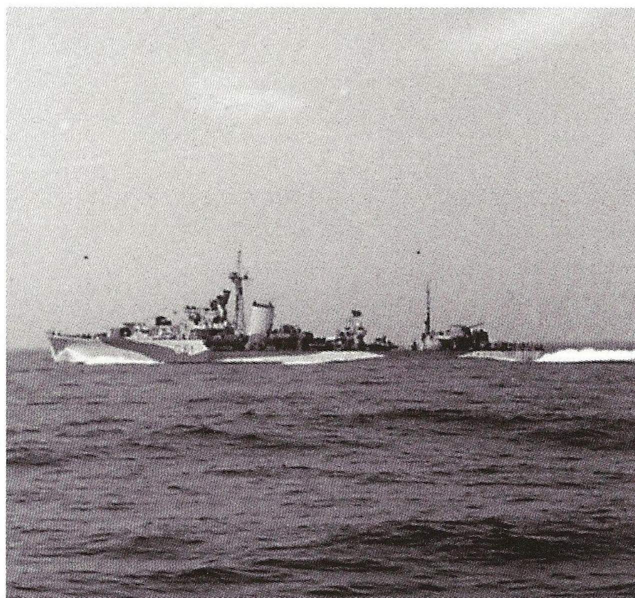
Kmdr por. Eugeniusz Pławski, był pierwszym dowódcą niszczyciela *Piorun*. Dowodził okrętem od 27. 10. 1940 r. do 10. 01. 1942 r.

Pławski Eugeniusz (1895-1972) kmdr. Urodził się 26 marca w Noworosyjsku. W latach 1912-1914 ukończył tzw. klasy gardemaryńskie w Morskim Korpusie w Petersburgu. Dnia 6 listopada 1914 r. został mianowany miczmanem i otrzymał przydział do brygady kontrtorpedowców na Morzy Czarnym. Służył jako oficer wachtowy. Od sierpnia 1916 do kwietnia 1917 r. był w lotniczej szkole pilotów, po czym powrócił do służby morskiej jako oficer wachtowy, a później z-ca dowódcy i dowódca kontrtorpedowca.
Pod koniec 1917 r. zgłosił się do formacji wojska polskiego w Odessie, by pod koniec następnego roku trafić do Warszawy. Jako porucznik marynarki został skierowany do portu wojennego Modlin w charakterze starszego oficera. W listopadzie 1919 r. otrzymał stanowisko oficera operacyjnego Batalionu Morskiego. Wziął w nim udział w zajmowaniu Pomorza i Wybrzeża, a podczas „zaślubin" z Bałtykiem 10 lutego 1920 r. był d-cą pocztu sztandarowego, po czym został na krótko pierwszym komendantem Portu Wojennego Puck. Przez kilka miesięcy był oficerem łącznikowym admirała K. Porębskiego przy Dowództwie Okręgu Korpusu Pomorze, a po awansie do stopnia kpt. mar. został dowódcą kompanii w Kadrze Marynarki Wojennej w Toruniu. Od listopada 1921 r. był w rezerwie, kierując do czerwca 1923 r. kapitanatem portu w Gdyni. Po powrocie w marcu 1934 r. do czynnej służby wojskowej był d-cą *Czajki*, z-cą d-cy *Krakowiaka* i d-cą *Generała Hallera*. Od 1 lipca 1925 r. przebywał w Szkole Podwodnego Pływania w Tulonie, po powrocie został na pół roku kierownikiem Referatu Regulaminów i Wyszkolenia w KMW, od stycznia 1927 r. był krótko d-cą kolejno obu kanonierek, od sierpnia t.r. dyrektorem nauk w Szkole Specjalistów Morskich, po czym 1 marca 1928 r. wyjechał na cztery lata do Francji. Był polskim kierownikiem Korpusu Podwodnego Pływania, a potem członkiem Komisji Odbioru Okrętów Budowanych we Francji, d-cą *Żbika* i d-cą Dyonu Okrętów Podwodnych. To ostatnie stanowisko zajmował jeszcze przez cztery lata w Polsce, aż do przejścia 9 kwietnia 1936 r. do KMW w charakterze szefa Broni Podwodnej. Dnia 16 lipca 1939 r. wyjechał do Paryża w składzie wysłanej po zakup broni misji gen. Tadeusza Kossakowskiego i tam zastał go wybuch II wojny światowej.
Jako komendant transportu materiałów wojskowych usiłował wyprawić je z Dunkierki via Morze Śródziemne do Rumunii, ale plany te pokrzyżował bieg wydarzeń w Polsce. Potem był członkiem misji gen. Norwid-Neugebauera w Londynie, gdzie pozostał do dyspozycji attaché morskiego. 18 grudnia 1939 r. został kierownikiem Uzupełnień Floty na ORP *Gdynia*, 13 lipca 1940 r. – d-cą niszczyciela *Ouragan*, a 24 października t.r. d-cą *Pioruna* i dowodził tym okrętem w słynnej operacji przeciwko *Bismarckowi*. Dodatkowo pełnił od 17 września 1941 r. obowiązki d-cy dyonu kontrtorpedowców. Następnie był od 11 stycznia 1942 – 3 maja t.r. awansowany do stopnia komandora – ekspertem morskim przy Poselstwie RP w Sztokholmie. Od 15 maja 1943 d-cą krążownika *Dragon*, a od 5 stycznia 1944 r. do końca wojny zajmował stanowisko szefa Sztabu KMW w Londynie.
Po wojnie pozostał w Anglii, a w 1949 r. przeniósł się do Kanady, gdzie w Vancouver był tłumaczem języków obcych w tamtejszej Królewskiej Policji Konnej. Zmarł 23 maja 1972 r. Pochowany został na cmentarzu The Gardens of Gethsemani. Dwukrotnie odznaczony Krzyżem Walecznych. Posiadał również liczne wysokie odznaczenia zagraniczne.

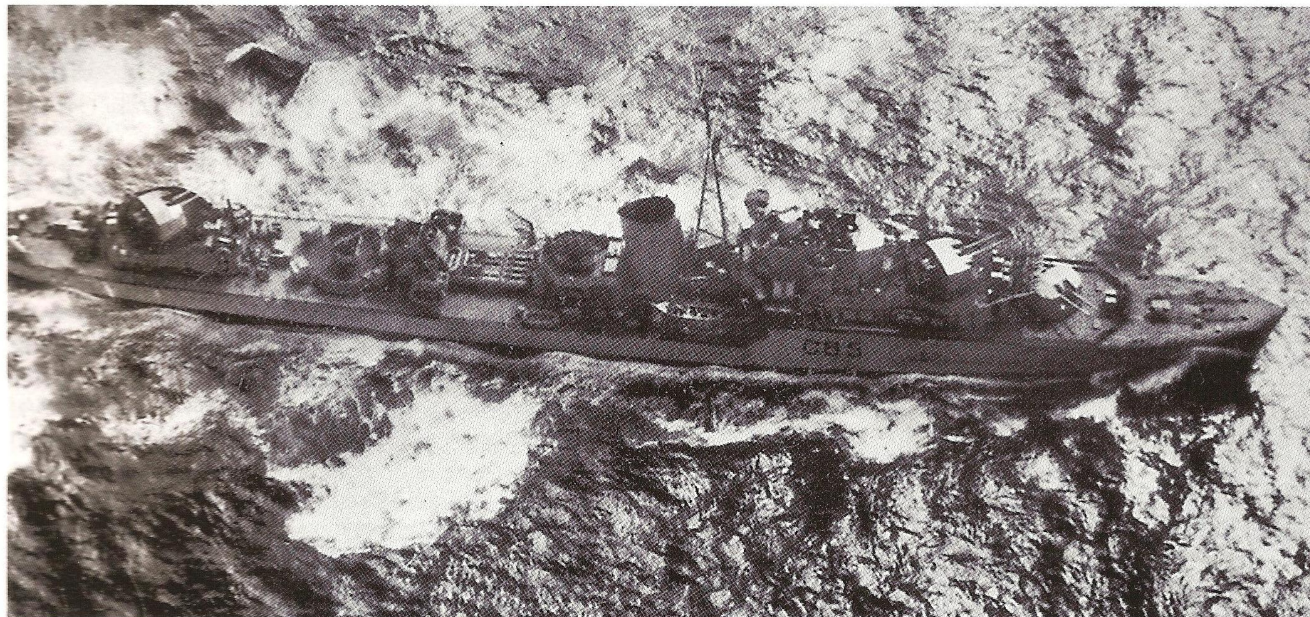
ność jak na warunki walk na Atlantyku. W efekcie kolejna seria, oznaczona literą „L", przypominała dotychczasową, ale wzbogacona została o uzbrojenie umieszczone w zamkniętych dwulufowych wieżach przystosowanych do strzelań przeciwlotniczych i miała wyporność zwiększoną o dodatkowe 300 ton.

Wojna na Atlantyku dowiodła, że owe okręty mimo bardzo ciężkich strat, oddały nieocenione usługi, uczestnicząc w osłonie konwojów czy operacjach desantowych. Z końcem 1939 roku służbę pełniło 17 z 24 niszczycieli tych serii. Były to: *Jackal*, *Jaguar*, *Janus*, *Javelin* (ex – *Kashmir*), *Jersey*, *Jupiter* (ex – *Jubilat*), *Juno*, (ex – *Jamaica*), *Jervis*, *Kelly*, *Kandahar*, *Kashmir* (ex – *Javelin*), *Kelvin*, *Khartoum*, *Kimberley*, *Kingston*, *Kipling*, *Napier*, a od 1940 do 1942 roku – *Nepal* (ex – *Norseman*), *Nerissa* (przemianowany na ORP *Piorun*).

Jerzy Pertek w swojej historii ORP *Piorun* z 1958 roku tak opisał te okręty: *„Okręty te stanowiły bardzo udany typ dużego niszczyciela: były nieco mniejsze, mniej szybkie i słabiej uzbrojone niż na przykład jednostki typu* Grom, *czy niemieckie* Narviki, *ale miały za to tak ważne zalety, jak wielki zasięg pływania umożliwiający im towarzyszenie dużym okrętom wojennym w oceanicznych operacjach, a także silne wyposażenie w broń przeciwlotniczą. Wyposażenie to Anglicy zainstalowali kosztem zdjętej pięciotubowej wyrzutni torpedowej zmieniając w ten sposób dotychczasowy charakter tych artyleryjsko-torpedowych jednostek; w miarę upływu wojny stawały się one w coraz większej mierze okrętami przeznaczonymi do zwalczania samolotów i jednostek podwodnych, a więc typowymi niszczycielami."*



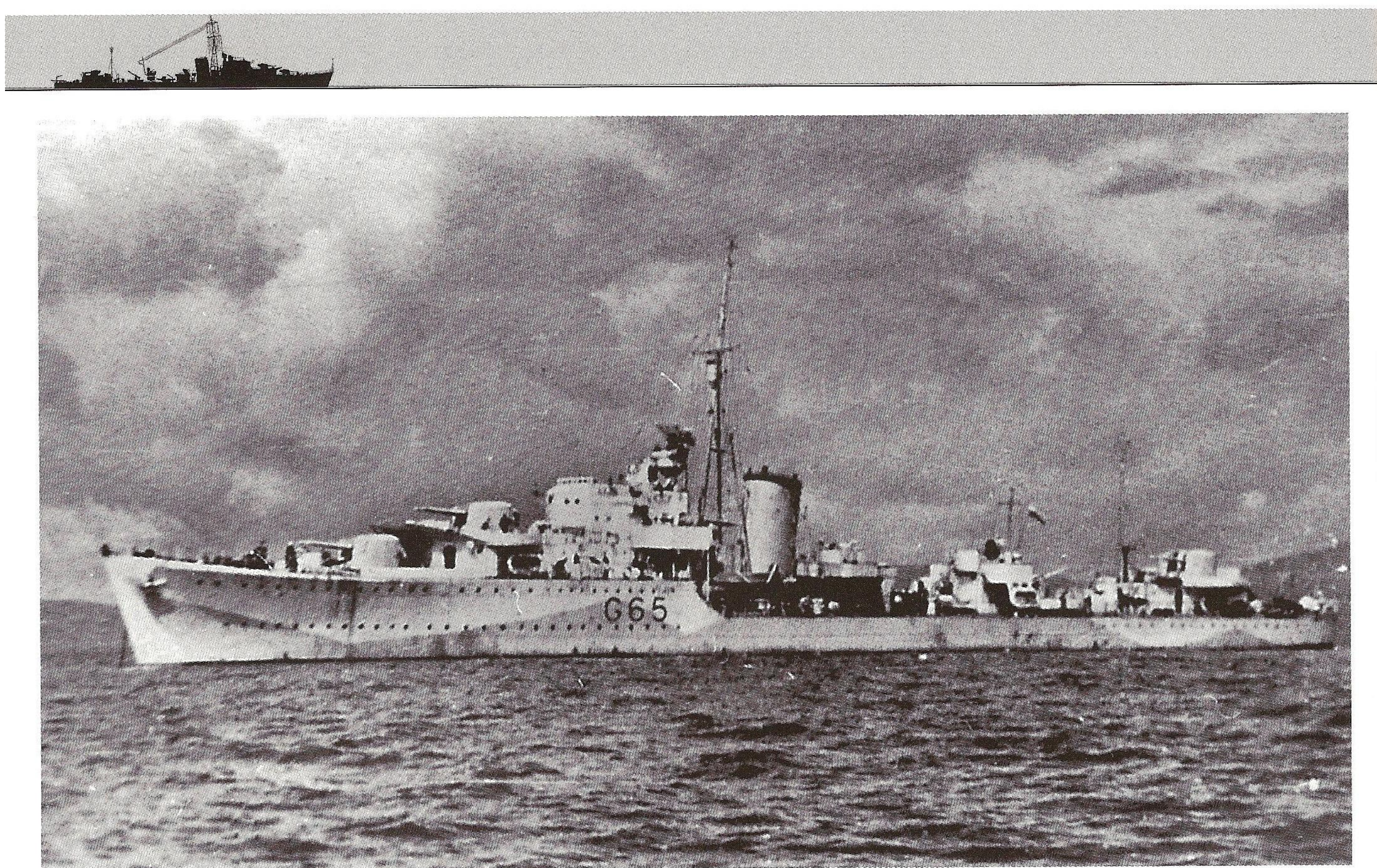
Jeden z niszczycieli typu *J* – HMS *Javelin* podczas akcji bojowej na Morzu Północnym.



Niszczyciel brytyjski typu *J* – HMS *Jupiter*.

Charakterystyczne dane techniczno-taktyczne niszczyciela *Piorun* były następujące: wyporność okrętu – standardowa 1777 ton, w pełnym obciążeniu 2384 ton. Długość całkowita – 108,66 m, długość między pionami – 103,33 m, szerokość maksymalna – 10,87 m, zanurzenie standardowe – 3,50 m, zanurzenie maksymalne 3,91 m. Okręt posiadał 2 trzywalczakowe kotły typu „Admiralicji", 2 zespoły turbin Parsonsa akcyjno-reakcyjne o pojedynczej przekładni mocy 40000 KM, dwie śruby. Zbiorniki paliwa przyjmowały zapas ropy w ilości 491 ton. Szybkość maksymalna – 33,2 węzła, zasięg pływania 5500 Mm przy 15 węzłach i 3700 przy 20 węzłach. Z urządzeń radiolokacyjnych *Piorun* posiadał: radar typ 285 na dalmierzu, typ 286 na maszcie (od 1942 r. zastąpiony przez typ 291) i typ 271 na miejscu reflektora głównego. Dodatkowo „Asdic" umożliwiający wykrycie okrętów podwodnych, radio do komunikacji z lądu i okrętami na morzu, jak również telefoniczny system komunikacji wewnętrznej.

Uzbrojenie w chwili przekazania okrętu PMW przedstawiało się następująco: 6 dział kalibru 120 mm (3 x II) i jak informuje S. M. Piaskowski szybkostrzelne działa zainstalowane na *Piorunie* były pierwszymi podwójnymi specjalnie zaprojektowanymi jako główne uzbrojenie artyleryjskie dla niszczycieli. Umieszczono je w otwartej od strony zamków osłonie, a poruszane były przy pomocy systemu hydraulicznego TURBO. Lufy można było podnieść na 40°. Szybkostrzelność 10-12 pocisków na minutę. Celowanie zdalne, lub w wypadku uszkodzeń instalacji przekaźnikowej optyczne przez celowniczego. Odpalanie perkusyjne przez naciśnięcie pedału. Szybkość pionowa ruchu luf i pozioma działa 10° na sekundę. Całkowita waga dwulufowego działa wynosiła 25 500 kg. Dalej 1 działo kalibru 102 mm plot. typu Mk V, 4 działka plot. kalibru 40 mm typu Mk VII (1 x IV), 3 nkm-ów kalibru 12,7 typu Mk III (2 x IV) na pomostach GSD, 5 rurowa wyrzutnia torpedowa kalibru 533 mm typu PR Km II (1 x V), 2 miotacze i 1 zrzutnia bomb głębinowych z systemem echolokacji „Asdic" typu AS 30 DCs. Dodatkowo posiadał zabezpieczenia przeciwminowe typu „Parawan" – TSDS (Two Speed Destroyer Sweep), co umożliwiało mu osłonę przed dwo-



Zdjęcie *Pioruna* z początku 1943 roku.

ma minami przy dużych szybkościach. Oczywiście w trakcie trwania służby niszczyciel przechodził modyfikacje w uzbrojeniu i wyposażeniu elektronicznym.

Załogę stanowiło 10 oficerów i 190 podoficerów i marynarzy. Taktyczny znak burtowy: G 65 – noszony był na obu burtach na wysokości głównego stanowiska dowodzenia oraz na pawęży rufowej.

Wracając do początków służby *Pioruna* to 12 listopada niszczyciel opuścił Greenock i drogą przez cieśninę Minch dotarł do Scapa Flow. Podczas sztprmowej pogody w drodze do bazy Royal Navy nasi marynarze przeszli pierwszy chrzest morski. Rejs ten okazał się próbą charakterów dla przyszłych „wilków morskich". Bractwo przeklinało dzień swego urodzenia, a szczególnie decyzję o wstąpieniu na ochotnika do marynarki wojennej. Padały głosy, że po przybyciu do Scapa Flow, poproszą o wyokrętowanie. Wbrew gorącym zapowiedziom, tylko jeden z członków załogi opuścił okręt.

Przez blisko cztery tygodnie załoga przechodziła szkolenie w strzelaniu oraz starała się dokładnie poznać jednostkę. Utrudnienia w ćwiczeniach na morzu spowodowane były złymi warunkami atmosferycznymi wynikającymi z nieustających wiatrów deszczowych i niekończących się zawiei śnieżnych. Na dodatek minorowe nastroje wśród załogi potęgowała niemożność zejścia na ląd. Z rozrywek pozostało czytanie, pisanie listów i słuchanie radia.

Gdy Admiralicja brytyjska uznała, że załoga *Pioruna* jest gotowa do udziału w wojnie morskiej, 4 grudnia, zaproszono kmdr. por. Pławskiego na spotkanie z admirałem Taylorem, który dowodził grupą niszczycieli wchodzących w skład Home Fleet. Pierwsze zadanie polegało na udaniu się wraz z HMS *Keppel* na spotkanie trzech krążowników pomocniczych zmierzających przez Islandię do Wielkiej Brytanii. Wbrew wcześniejszym przesłankom dopiero teraz marynarzy czekał prawdziwy chrzest morski. Tak wspomina ten rejs dowódca *Pioruna*:

„Już w pobliżu Minches fala była tak wysoka, że ze względu na starszego wiekiem HMS Keppel *trzeba było zmniejszyć szybkość. To był jednak tylko początek kłopotów. Na trawersie Cape Wrath na* Piorunie *nawalił żyrokompas. Nadałem sygnał na* Keppela, *prosząc by zajął czołową pozycję i prowadził nawigację. Sztorm przybierał na sile. Ilość chorych zwiększała się galopująco, a szybkość zespołu zmniejszała się z godziny na godzinę.* Piorun *trzymał się na fali wyśmienicie. Stara załoga, zmuszona do pracy tak za siebie, jak i za chorych rekrutów, jednak nie narzekała – odwrotnie, gdzieś we wnętrzu każdego z nas budziło się, rosło i potężniało uczucie wielkiego zaufania do zalet morskich i technicznych naszego okrętu. Łatwość z jaką dawał się manewrować, szybkość reagowania maszyn i steru na komendy z pomostu oraz stwierdzone już przedtem wspaniałe zachowanie się okrętu na fali – budziły prawdziwy*

Marynarze odmalowują znak taktyczny i polskie godło na rufie *Pioruna*.



zachwyt. Nie ulega wątpliwości, że ta dziewicza podróż po wodach oceanu stała się dla nas doskonałą zaprawą morską. Dała ona również oficerom i podoficerom – szefów działów sposobność wyszukania i zanotowania słabych punktów dotyczących rozmieszczenia i umocowania poszczególnych przedmiotów wyposażenia. Nauczyliśmy się chodzenia po pokładach i pełnienia wachty morskiej. Prowiantowi i kucharze opanowali sztukę operowania kuchnią tak, że po kilku dniach już nie było żadnego opóźnienia w wydawaniu posiłków. Nie szczędziliśmy komplementów pod adresem brytyjskiego budownictwa okrętowego.

Na miejsce rendez-vous przybyliśmy zaledwie cztery godziny przed wyznaczonym czasem. Pogoda w tym dniu nieco się rozjaśniła, a fala złagodniała, to też wielu spośród chorych ukazało się na pokładzie, by zaczerpnąć świeżego powietrza."

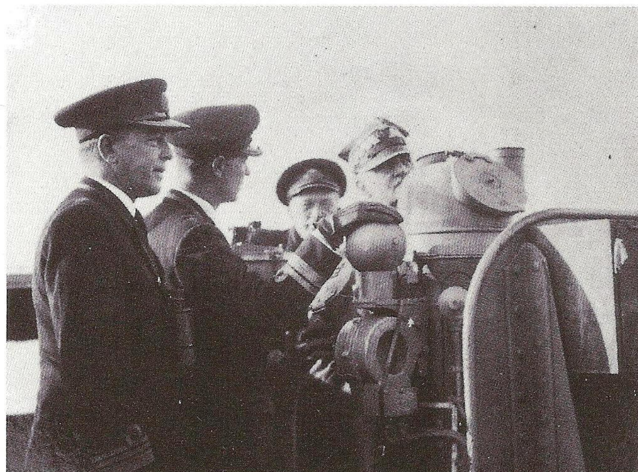
Po odprowadzeniu krążowników w dniu 10 grudnia niszczyciele wróciły do Scapa Flow. *Piorun* kontynuował ćwiczenia. Ze względu na bardzo napięty program z jeszcze większym zaangażowaniem przystąpiono do pracy. Jednak i tym razem ćwiczenia zostały przystopowane przez śnieżyce i wiatry.

19 grudnia okręt otrzymał zadanie dołączenia do konwoju płynącego z Greenock do Afryki. Na *Piorunie* wykonano jedynie część zadań z obfitego programu. Wspólnie z niszczycielami *Legion* i *Garland* (d-ca kmdr ppor. Konrad Namiesniowski) odprowadzili transportowce do miejsca znajdującego się około 750 mil na południowy zachód od Islandii. Tutaj eskortowce rozdzieliły się i wróciły z powrotem do Greenock.

Jak wynika z materiałów archiwalnych szefa KMW z dniem 20 grudnia ORP *Piorun* został wcielony w skład Dywizjonu Niszczycieli. Nastroje wśród „piorunowców" nie były najlepsze. Powodem była wizja spędzenia świąt w Scapa Flow. Dlatego gdy gruchnęła wieść, że niszczyciel uda się na postój do Gourock decyzję przyjęto z wielką radością. Przez przeszło półtora miesiąca nie opuszczali stalowego pokładu, a teraz zaistniała możliwość spędzenia jakże uroczystego dnia w zaciszu portowym. Dodatkową niespodzianką było rzucenie cum przy *Błyskawicy*. Dla złaknionych słodyczy czekał deser – wspaniały tort polany kremem z bitej śmietany. Mimo, że w wieczór wigilijny zabrakło tradycyjnego opłatka humory dopisywały.

Na *Błyskawicy* w tym czasie przebywał kontradmirał Świrski i na 26 grudnia zapowiedział wraz z Naczelnym Wodzem, generałem Władysławem Sikorskim wizytację *Pioruna*. Dowódca niszczyciela tak wspominał po latach:

„Oprowadziłem Wodza po pokładach i pomieszczeniach. Oficerowie i podoficerowie – szefowie działów dziarsko odpowiadali na zadawane im pytania. Ufność w spojrzeniu i wiara, jaką każdy marynarz żywił do Generała, szybko rozkrochmaliły Naczelnego Wodza. Generalska sztywność zamieniła się w ojcowską troskę i coraz więcej padało pytań o charakterze osobistym. Wódz nie był w stanie ukryć swych ciepłych uczuć i radości żywionych do swoich marynarzy, przy czym był mile zaskoczony ilością lwowiaków wśród załogi Pioruna. *Gen. Sikorski koniecznie chciał zejść do kotłowni. Próbowałem powstrzymać go od tego nieostrożnego zamiaru, a to ze względu na nowy i prawie biały płaszcz. Okazało się jednak, że jeszcze nie znałem i nie doceniałem wartości maszynowej załogi na* Piorunie. *Każda gródź, włazy, poręcze były tak idealnie wypucowane, że ani płaszcz ani też rękawiczki nie doznały splamienia. Gdy wychodziliśmy z kotłowni usłyszałem za sobą odgłos dość silnego uderzenia, jak się okazało, spowodowanego zetknięciem się głowy Generała z jakąś niezauważoną rurą. Wódz zatrzymał się, poprawił czapkę, uśmiechnął się i zapytał mnie, czy marynarze często kaleczą się w tych skomplikowanych labiryntach. Nie pamiętam, jaką chciałem dać odpowiedź, ale zanim otworzyłem usta boleśnie łupnąłem głową w obramowanie wodoszczelnych drzwi. Śmiejąc się głośno wyszliśmy na pokład, a fotograf uwiecznił ten moment."*



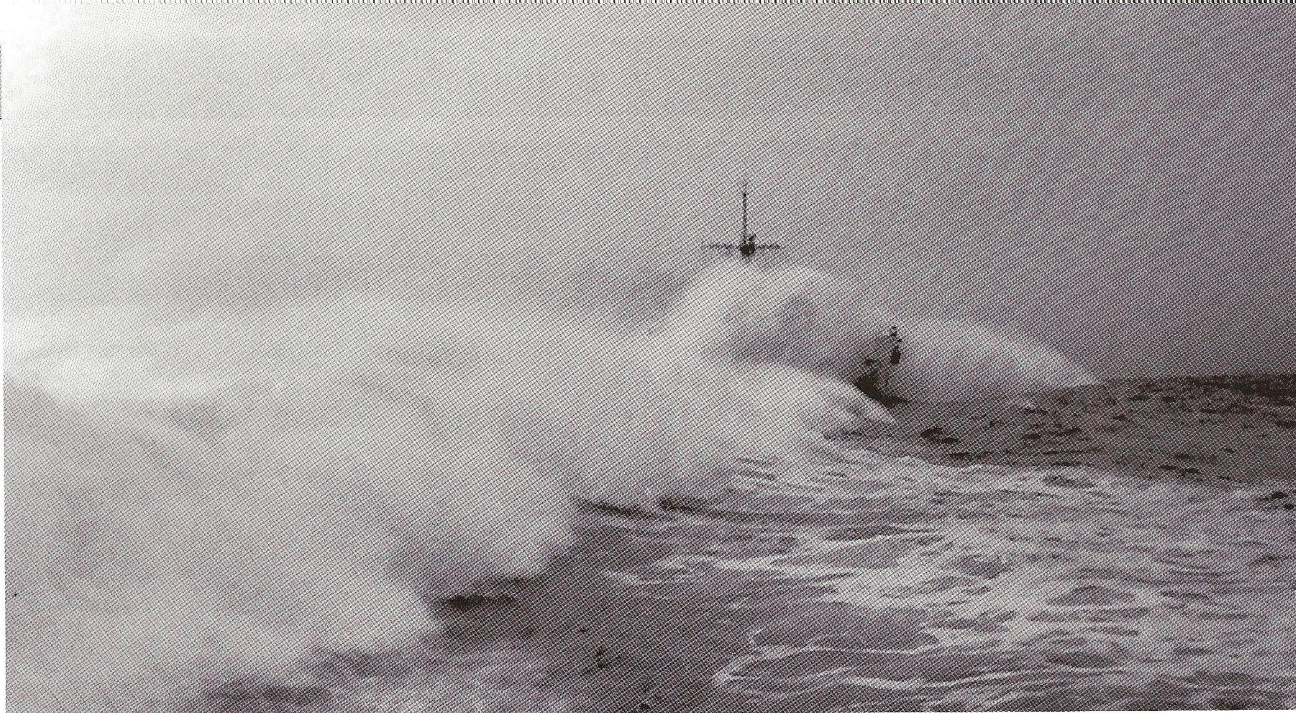




26. 12. 1940 r. niszczyciel *Piorun* wizytowali gen. Władysław Sikorski i kontradmirał Jerzy Świrski.

Generał Sikorski podczas spotkania z załogą dokonał dekoracji Krzyżami Walecznych kilkunastu oficerów, podoficerów i marynarzy z byłej załogi *Groma*. Schodzącego z okrętu Wodza załoga pożegnała trzykrotnym okrzykiem: *„Niech żyje!"*

28 grudnia w godzinach popołudniowych *Piorun* wyszedł z Greenock i następnego dnia stanął na beczce w Scapa Flow. Ostatnie godziny starego roku załoga spędziła na przedstawieniu grupy teatralnej, która przyjechała do północnej Szkocji.



Ogromna fala zakrywająca sylwetkę okrętu. 12. 11. 1940 r. młoda załoga *Pioruna* przeszła pierwszy „chrzest morski".

W służbie konwojowej

Po okresie świątecznym, 4 stycznia 1941 roku, ORP *Piorun* wspólnie z siostrzanym HMS *Napuer* przystąpił do dalszych ćwiczeń na morzu. Celem tych dwugodzinnych manewrów było doskonalenie w odbieraniu sygnałów w angielskich kodach. Mimo że szkolenie załogi nie zostało ukończone – decyzją Admiralicji – dnia następnego, krótko przed godziną 11:00, oba niszczyciele spotkały się z krążownikiem pomocniczym *Wolfe* i transportowcem *Celicia*. Wyznaczono im zadanie osłony konwoju idącego do Islandii. Po dwóch dniach marszu konwój, nie niepokojony przez wrogie okręty podwodne, dotarł na redę portu w Reykjaviku. *Piorun* pobrał paliwo z zbiornikowca, a następnie zacumował w porcie. Wolna od służby załoga zeszła na ląd. Czas ten przeznaczono na drobne zakupy, a wieczorem udano się do jedenego z nocnych lokali:

„Dookoła posadzki przeznaczonej do tańca stały dwa rzędy stolików. Wewnętrzny dla miejscowych panienek, a zewnętrzny dla gości. Zaraz po usadowieniu się – jak zauważa dowódca *Pioruna* – *na zaproszenie do tańca przez oficerów angielskich panienki reagowały odmownie, natomiast chętnie tańczyły z młodzieżą miejscową. Zagadnięte przez nas panienki przy sąsiednim stoliku wyjaśniły, że uważają Anglików za okupantów, a wobec tego tańczyć z nimi nie będą. Jak się później okazało Islandia była pod silnym wpływem zwolenników Hitlera."*

8 stycznia o godzinie 22:30 *Piorun* pożegnał Reykjavik i udał się w drogę powrotną do Scapa Flow. Trzydniowy przemarsz był doskonałą okazją do przeprowadzenia ćwiczebnych manewrów, strzelań przeciwlotniczych i pozorowanych ataków na U-booty. Dalsze wydarzenia spowodowały, że były to już jego ostatnie ćwiczenia przed rozpoczęciem bojowej służby.

Spokojny powrót do Scapa Flow zakłócony został niespodziewanym incydentem. *Piorun* po przycumowaniu do zbiornikowca przystąpił do przepompowywania ropy. Z pełnymi zbiornikami był gotów do rzucenia cum. Wówczas doszło do wydarzeń, które omal nie zakończyły się katastrofą i nie przekreśliły krótkiej kariery niszczyciela w drugiej wojnie światowej. Oddajmy po raz kolejny głos kmdr. por. Pławskiemu:

„Pogoda tego dnia była sztormowa. Po odebraniu meldunku starszego mechanika o gotowości maszyn kazałem zrzucić cumy i podałem niezbędne komendy do maszyn i steru. Zaledwie śruby wykonały kilkanaście obrotów, gdy raptem z komina wytrysnął biały dym, maszyny stanęły, a okręt podchwycony wiatrem zaczął sunąć wzdłuż burty zbiornikowca z chyżo narastającą szybkością. Na pokładzie zbiornikowca nie było już ani jednej żywej angielskiej duszy i nie było komu przyjąć rzutki. Następuje silne uderzenie lewą stroną. Piorun *traci lewą kotwicę i doznaje pewnych uszkodzeń na dziobie. Obsługa dziobu z kpt. mar. K. Hessem* (nominowany na kapitana marynarki z dn. 3 maja 1941 r. – przyp. M. B.) *i chorążym K. Grzywaczykiem na czele odbezpiecza i rzuca prawą kotwicę. Okręt szybko niesie w kierunku skał wysepki, o którą rozbijają się fale, rzucając pióropusze białych bryzy na wysokość kilkupiętrowego domu. Sytuacja staje się zastraszająca. Tymczasem na pomoście zastygliśmy w oczekiwaniu – czy chwyci kotwica – czy wytrzyma łańcuch?*

Zanim cała długość łańcucha znalazła się w wodzie okręt już dryfował lewą burtą. – »Kotwica trzyma!« – usłyszałem głos od dziobu.

Teraz łańcuch zaczął się wyprężać, a gdy wreszcie ukazał się jak naciągnięta struna nad powierzchnią wody – nie odczuł całej wagi pędzonego wiatrem okrętu, lecz zatrzymał w miejscu jego lżejszą dziobową połowę, a rufowa część tymczasem zawinęła łagodnie w wachlarzowym ruchu i w rezultacie obeszło się bez szarpnięcia. Na pomoście zjawił się zmieszany starszy oficer mechanik, kmdr ppor. Wielogórski i zameldował,

że zbiornikowiec napompował nam razem z ropą dużą ilość morskiej wody i że na uruchomienie kotła potrzebuje kilka godzin czasu."

Ponieważ widok sterczących z wody, gołych skał, należał do mniej przyjemnych, dowódca rozkazał nadać do portu sygnał wzywający na pomoc holowniki. Odpowiedź Anglików wprawiła wszystkich w osłupienie: „Sorry, ale wolnych holowników nie mamy". W tych okolicznościach samemu należało usunąć usterki zwłaszcza, że czas nie był tu sprzymierzeńcem. Mechanicy potrzebowali przeszło trzech godzin na oczyszczenie przewodów, przełączenie kotłów na zbiornik z czystą ropą i przegrzanie turbin. Gdy niebezpieczeństwo zażegnano, *Piorun* otrzymał telegram, by zacumował przy prawej burcie okrętu warsztatowego *Madison*. Prace remontowe trwały przez kilka dni.

Dochodzenie wykazało, że zbiornikowiec miał dziury w kadłubie, a woda, która dostała się tamtędy była przyczyną zanieczyszczenia paliwa.

Załoga w celu „podreperowania" zszarpanych nerwów – poza regulaminowymi obowiązkami – zwolniona została z innych zajęć. Marynarzom dostarczono świeżą prasę, a także zapraszano na pokazy filmowe.

Czas leniuchowania nie trwał zbyt długo. W nocy z 25 na 26 stycznia główne siły Royal Navy opuściły Scapa Flow z zadaniem zablokowania przejścia próbującym przedostać się na Atlantyk niemieckim pancernikom – *Scharnhorst* i *Gneisenau*. Anglicy do operacji wyznaczyli zespół składający się z pięciu niszczycieli, pięciu krążowników i trzech pancerników: *Nelson*, *Rodney* i *Repulse*. Grupa okrętów przez następnych kilkanaście godzin zygzakowała pomiędzy Hebrydami a Islandią. Admirał John C. Tovey dowodzący Home Fleet wnioskował, że okręty Kriegsmarine mogą wybrać tylko dwa szlaki prowadzące na Atlantyk. Pierwszy wariant zakładał opłynięcie Islandii od północy, drugi drogę pomiędzy Islandią a Wyspami Owczymi.

Jeszcze pod koniec grudnia 1940 r. oba niemieckie okręty liniowe wyruszyły na Atlantyk przystępując do działań korsarskich przeciwko żegludze alianckiej. Jednak po kilku dniach zawróciły do bazy. Teraz, w dniu 22 stycznia, opuściły port w Kilonii i kierując się na północ popłynęły przez Wielki Bełt, Kattegat i Skagerrak ku Morzu Północnemu. Dalej ich szlak prowadził jak najbliżej norweskich wybrzeży na północ i jak najdalej od Wysp Brytyjskich, by nie być wypatrzonym przez siły powietrzno-morskie przeciwnika. Ostatni etap prowadził przez akwen islandzki, który otwierał drogę na Atlantyk.

27 stycznia o godzinie 10:00 brytyjska eskadra rozdzieliła się na dwa zespoły. Pierwszy tworzyły pancerniki *Nelson* i *Rodney*, dwa krążowniki (w tym *Edinburgh*) i trzy niszczyciele (m. in. *Piorun*). Drugi pancernik *Repulse*, trzy krążowniki i pozostałe eskortowce z 7 flotylli niszczycieli.

W tym czasie okręty zmieniły kurs na zachodni. Chwilowej poprawie uległy warunki pogodowe. Wiatr ustał, a ogromne niedawno fale teraz spokojnie przetaczały się za burtami okrętów.

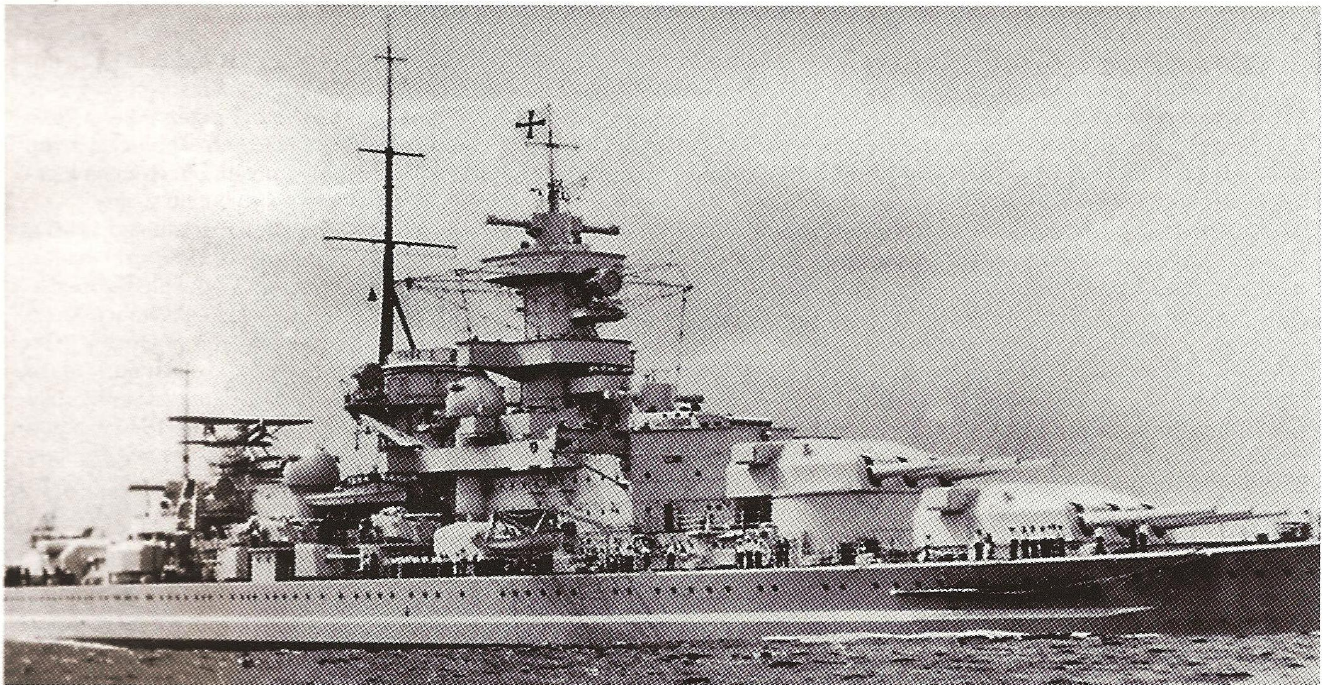
Następnego dnia wielkie bałwany spiętrzonej wody przypomniały o potędze morskiego żywiołu. *Piorun* przy wzburzonym morzu trafił na skrzyżowanie dwóch fal idących z różnych kierunków. Chwilę później załoga przeżyła chwile grozy. Pokaźna część okrętu wpierw znalazła się w powietrzu by po krótkim czasie runąć w dół. Woda zalała niszczyciel aż po sam pomost. W wyniku tego zdarzenia nastąpiło lekkie pęknięcie pokładu oraz szereg uszkodzeń tak na pokładzie jak i wewnątrz okrętu. Szczęśliwie nikt z załogi nie został zmyty za burtę. Awaria wykluczyła jego dalszy udział w polowaniu na niemieckie pancerniki. W towarzystwie *Keppela* powrócił do bazy w Scapa Flow, by po raz kolejny stanąć przy *warsztatowcu Madison*. Niezwłocznie przystąpiono do naprawiania uszkodzeń. Remont potrwał do 5 lutego.

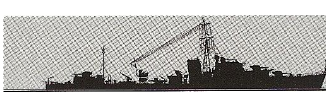
Jeśli chodzi o dalszy przebieg pościgu, to wytropienie *Scharnhorsta* i *Gneisenaua* zakończyło się fiaskiem. Meldunki z Admiralicji przekazywane na okręty eskadry – informujące o prawdopodobnych pozycjach nieprzyjaciela – nie odpowiadały rzeczywistości. Okrętom „Królowej Mórz" nie udało się wytropić dwóch piratów. W efekcie 5 lutego pancerniki Kriegsmarine po raz pierwszy w dziejach wojen przedarły się na Atlantyk, by w poważnym stopniu zdezorganizować żeglugę aliancką. W marcu nastąpił ich powrót do bazy w porcie okupowanej Francji – Brestu.

Po remoncie *Piorun* przeszedł do Greenock, gdzie otrzymał nową kotwicę. Kolejne dwa tygodnie niszczyciel przepracował eskortując konwoje i tropiąc podwodnych korsarzy.

8 lutego konwój podążał do Ameryki. 39 statków otrzymało osłonę w sile 3 krążowników i 12 niszczycieli. Obok *Pioruna* był wśród nich także *Garland*. Czwartego dnia marszu – dzięki szczelnej osłonie – oba nasze niszczyciele i brytyjski *Legion* zostały odwołane do Greenock. W drodze powrotnej *Piorun* i *Garland* otrzymały polecenie przeprowadzenia akcji przeciwko raportowanym niemieckim U-bootom. Jak na razie bez sukcesów.

Śródokręcie pancernika *Gneisenau*, który wraz z *Scharnhorstem*, na początku lutego 1941 r., po raz pierwszy w drugiej wojnie światowej, przedarł się na Atlantyk.





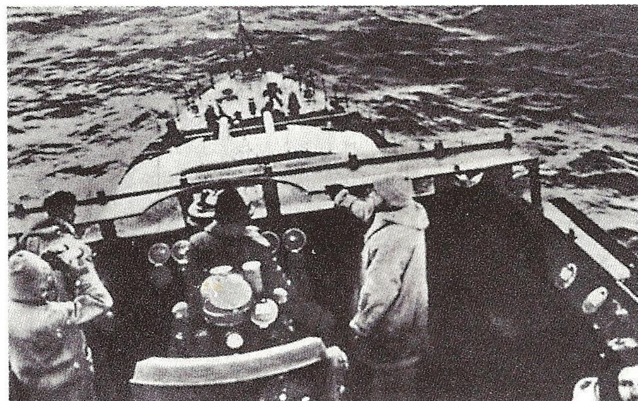
17 lutego, krótko po godzinie 21:00, *Piorun* i *Garland* w towarzystwie krążownika i trzech innych niszczycieli eskortując 30 statków, wyszły z Greenock w kierunku zachodnim na Atlantyk. Nazajutrz *Piorun* uzyskał podejrzany kontakt z okrętem podwodnym i na „wszelki wypadek" rzucił jedną bombę głębinową. Nie odnotowano żadnych innych zdarzeń.

20 lutego oba polskie okręty i trzy niszczyciele kanadyjskie będąc na 21° długości zachodniej opuściły konwój. W południe tegoż samego dnia doszło do spotkania dwóch dużych transportowców z wojskiem eskortowanych jedynie przez krążownik *Dunedine*. Jednym ze statków był polski – *Sobieski*. Konwój szedł do Clyde. O godzinie 16:00 *Piorun* przyjął depeszę z Admiralicji ostrzegającą o groźbie ataku podwodnego. Do poszukiwań dołączył kanadyjski *Hurricane*.

Okręty udały się w rejon poszukiwań szer. 55°57' i dług. 07°27', gdzie podobno czaił się wróg. Kanadyjczyk z wściekłością zaczął rzucać bomby głębinowe, strzelał seriami z dział i nkm-ów. Jak wyraził się Pławski: „dosłownie szalał".

Hurricane nie zważając na polski okręt pędził na przód, wracał i znowu rzucał bomby. Mimo tak agresywnej akcji nie udało się wymacać nieprzyjacielskiej jednostki. Rankiem 23 lutego *Piorun* powrócił do Greenock, skąd podążył na miesięczny remont do stoczni w Glasgow.

O *Piorunie* zaczęto mówić głośno – dzięki prasie – w związku z nocnym nalotem na port i miasto z 13 na 14 marca. Było to w czasie gdy przeprowadzano remont gwarancyjny i zakładano radar typu 285 M (zainstalowany na wieży dalmierza – przyp. M. B.) . Niszczyciel kotwiczył w bliskim sąsiedztwie nowoczesnego pancernika *Duke of York*. Silny nalot tysiąca bomb zapalających zasypał stocznię i cumujące tam *Duke of York* i niszczyciel typu *Hunt*. Na obu okrętach wybuchły pożary. Na domiar złego jednostki te nie były dostatecznie obsadzone przez załogę. Młoda załoga *Pioruna* ruszyła z wielką ofiarnością do gaszenia. Tylko dzięki ich postawie udało się uchronić pancernik przed zniszczeniem. Również *Piorun* otrzymał trafienia:



Widok na pomost bojowy *Pioruna*. Po prawej d-ca kmdr Pławski.

„Na okręt spadły dwie bomby zapalające, – wspomina kmdr Pławski – *przy czym jedna wpadła do stojącej pionowo na pokładzie bomby głębinowej. Mówiąc dokładniej trafiła do otworu przeznaczonego dla detonatora. Ponieważ wszelkie próby wypychania zapalającej bomby z bomby głębinowej nie odniosły skutku, a bomba już zaczynała rozgrzewać się na czerwono – wyrzucono ją za burtę. Nalot powtórzył się w dniu następnym. Tym razem Niemcy rzucali miny magnetyczne, które przy zetknięciu z lądem wybuchały jak normalne bomby, a trafiając do wody stawały się minami magnetycznymi."*

Godną postawę „piorunowców" uhonorował wiceadmirał[3] Jerzy Świrski, który w specjalnym rozkazie nr 17 z 25 kwietnia t. r., przekazał pochwałę załodze i dowódcy okrętu. Oto treść pisma:

„W nocy z dnia 13 na 14 marca 1941 roku w czasie nalotu nieprzyjacielskiego załoga ORP Piorun *zachowała się wzorowo broniąc swe-*

[3] Został awansowany w dniu 19 stycznia 1941 r.

Lichodziejewski Ludwik (1904-1974), kmdr por. Urodzony 25 maja. w Osowie pod Bobrujskiem na Mińszczyźnie. Studiował w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego na Wydziale Leśnym w Warszawie, ale po dwóch latach zdecydował się poświęcić służbie morskiej. W latach 1925-1928 był kursantem Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Toruniu. Po nominacji 15 sierpnia 1928 r. na ppor. mar. był adiutantem batalionu szkolnego w Kadrze Marynarki Wojennej w Świeciu, potem służył przez kilka miesięcy we Flotylli Rzecznej w Pińsku jako d-ca uzbrojonego statku *Hetman Chodkiewicz* i z-ca d-cy kanonierki *Wilno*. Przeniesiony 22 lipca 1929 r. do Gdyni, sprawował przez 10 lat funkcje okrętowe i w Sztabie Dowódcy Floty. Kolejno był oficerem kursowym w Szkole Specjalistów Morskiech na *Bałtyku*, z-cą d-cy *Pomorzanina*, młodszym oficerem na *Piłsudskim* i *Czajce*, oficerem wachtowym na *Wilii*, od 1 stycznia 1932 r. w stopniu por. mar. Następnie miał stanowisko z-cy d-cy *Generała Hallera* i *Podhalanina*, oficera personalnego w Oddziale Organizacyjno-Mobilizacyjnym, w Sztabie Dowódcy Floty, wreszcie oficera nawigacyjnego, a potem sygnalizacyjnego i z-cy d-cy *Iskry*. W toku tego przydziału odbył kurs oficerów nawigacynych. Od 18 grudnia 1935 r. był przez półtora roku ponownie oficerem sztabowym w dowództwie floty jako referent personalny w Oddziale Organizacyjno-Mobilizacyjnym. Awansowany 19 marca 1937 r. na kpt. mar., został członkiem Komisji Odbiorczej ORP *Grom*, a potem oficerem nawigacyjnym i od 1 kwietnia 1938 r. z-cą d-cy tego okrętu. Na *Gromie* przybył do Wielkiej Brytania po wybuchu wojny.
Wziął udział w pierwszych akcjach bojowych i patrolach ORP *Grom* jesienią i zimą 1939/40 roku. Dnia 1 lutego 1940 r. został z-cą d-cy *Burzy*. Za udział w kampanii norweskiej i akcji pod Calais otrzymał Krzyż Walecznych. Od 4 czerwca t.r. w rezerwowej grupie oficerów na ORP *Gdynia*, został 10 lipca mianowany dyrektorem nauk Centrum Wyszkolenia Specjalistów Morskich, ale ledwie objął to stanowisko szef KMW mianował go zastępcą d-cy świeżo przejętego eks francuskiego patrolowca *Médoc*. Trzy miesiące później został zastępcą d-cy najnowszego polskiego niszczyciela *Piorun*. Dnia 5 maja 1941 r. Lichodziejewski objął dowództwo eskortowca *Kujawiak*. Dowodził nim skutecznie w licznych akcjach na wodach kanału La Manche. W uznaniu męstwa i wybitnych czynów wojennych w czasie akcji dnia 14-15 marca 1942 roku w obronie konwoju przed atakiem lotniczym nieprzyjaciela otrzymał Krzyż Virtuti Militari V kl. Dnia 3 maja 1942 r. został awansowany do stopnia kmdr. ppor. Za próbę ratowania tonącego niszczyciela brytyjskiego, który 17 czerwca t.r. koło Malty wszedł na minę (w trakcie tej akcji zatonął *Kujawiak*), Admiralicja brytyjska nadała Lichodziejewskiemu D.S. Order ponadto został on zaszczytnie wymieniony w rozkazie (Mention in Despatches). Dnia 14 lipca 1942 r. objął dowództwo *Błyskawicy* i wziął na niej udział w operacji inwazji w Afryce Północnej, a potem śródziemnomorskiej kampanii podczas walk o Tunezję. Od 13 lipca 1943 r. do końca wojny był pierwszym oficerem sztabu Komendy Morskiej Północ w Greenock. Dnia 3 maja 1945 roku został awansowany do stopnia komandora porucznika.
Po likwidacji PMW wstąpił do PKPR, po czym pozostał za granicą. Zmarł 27 kwietnia 1974 r. w Chicago, a pochowany został 11 maja t.r. na cmentarzu w Oksywiu.

go okrętu i sąsiednich okrętów brytyjskich przed pożarem pod ustawicznym bombardowaniem z powietrza.

Dowódcy ORP Piorun *oraz oficerom, podoficerom i marynarzom – wyrażam pochwałę.*

Szef Kier. Mar. Woj. – Świrski Wiceadmirał"

Gwoli wyjaśnień dodajmy, że w trakcie nocnego nalotu, kiedy płonął *Duke of York*, kmdr por. Eugeniusz Pławski właśnie wrócił z urlopu. Bombardowanie zastało go na wartowni portowej.

24 marca na pięć minut przed północą z Greenock wyszedł konwój transportowców z wojskiem do Kanady i Stanów Zjednoczonych. Nad bezpieczeństwem czuwać miały niszczyciele (w tym *Piorun*), pancerniki *Nelson* i *Revenge*, a także krążowniki *Edinburgh* i *Cairo*.

Przez trzy dni *Piorun* towarzyszył osłonie konwoju, po czym otrzymał rozkaz udania się na miejsce spotkania z innym konwojem, podążającym do Anglii. Kontakt nawiązano 27 marca o godzinie 10:00. Osłonę nad transportowcami sprawowały korwety, byłe amerykańskie torpedowce i krążownik *Kenya*."

Ostatniego dnia marca nastąpił podział konwoju. *Piorun* odprowadzić miał cztery statki do Oban. W czasie przejścia niszczyciel wykonał atak głębinowy na... ławicę ryb. Powodem pomyłki był – asdic, który nie potrafił odróżnić okrętu podwodnego od dużego skupiska ryb morskich. Z Oban okręt powrócił do Greenock, gdzie stanął na kotwicy. Stan ten trwał tak przez kilka dni.

Następny miesiąc był dla *Pioruna* okresem pełnym owocnych akcji. 4 kwietnia z sąsiadującego pancernika *Resolution* popłynęła melodia Mazurka Dąbrowskiego. Dźwięki tej, jakże charakterystycznej, muzyki zaskoczyły załogę. Wkrótce tajemnica została wyjaśniona. Na okręcie liniowym przebywał gen. Władysław Sikorski, wybierający się w podróż do Kanady i Stanów Zjednoczonych. Na *Resolution* zostali zaproszeni kmdr por. Pławski i jego zastępca, kpt. mar. Ludwik Lichodziejewski (od 1 maja obowiązki z-cy dowódcy przejął kpt. mar. Franciszek Pitułko – przyp. M.B.). Nasz okręt otrzymał zaszczytne zadanie eskortowania pancernika w pierwszej fazie podróży. Dzień później *Piorun*, a także *Garland* wyszły z Greenock i wespół z pozostałymi jednostkami obrały kurs na Islandię. Eskorta konwoju składała się z okrętu liniowego *Resolution* i 4 niszczycieli. Po przybyciu do Hvalfiordu, 9 kwietnia, z transportem wojska uzupełniły zapasy ropy i szybko wyszły w osłonie pancernika i uzbrojonego krążownika pomocniczego *Derbyshire* do Kanady.

11 kwietnia *Garlanda* odesłano na ratunek rozbitków z zatopionego statku s/s *Salier*. *Piorun* pozostał w osłonie dużych okrętów Royal Navy, ale i jemu, dwa dni później, przyszło nieść pomoc na morzu. Wspomina ówczesny członek załogi maszynowej *Pioruna*, mar. Czesław Staniszewski:

„W niedzielę, dnia 13 kwietnia 1941 r., nasi radiotelegrafiści odebrali sygnał SOS z brytyjskiego krążownika pomocniczego Rajputana *wzywającego pomocy.* Piorun *z całą szybkością pospieszył na ratunek. Po przybyciu na miejsce wzięliśmy z szalupy zatopionego okrętu wszystkich rozbitków i skierowaliśmy się do najbliższego portu, którym był Reykjawik na Islandii. Przybyliśmy tam krótko przed północą. Po dobiciu do mola oddaliśmy uratowanych ludzi na ląd, gdzie otrzymali odpowiednią opiekę lekarską."*

Mar. Czesław Staniszewski na dziobie *Pioruna*.



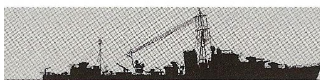


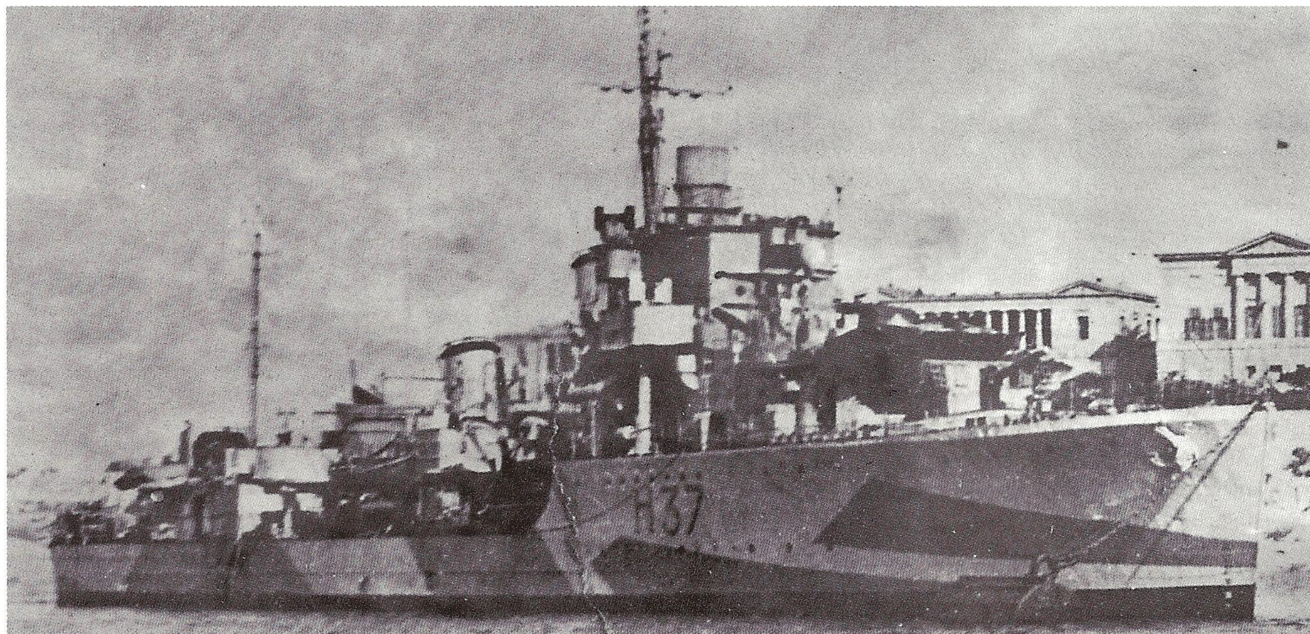
Grupa ochotników z kursu maszynistów przybyłych z armii lądowej do Marynarki Wojennej. Zdjęcie wykonane na górnym pokładzie okrętu-bazy ORP *Gdynia*. Od lewej Herbert Strużyna i Czesław Staniszewski – marynarze z *Pioruna* oraz Stanisław Pappias, Jan Bielecki i Władysław Żurawski.

Dodatkowych informacji z przebiegu akcji ratunkowej udzielił, kmdr por. Pławski:

„Zbliżając się do punktu w którym miał miejsce atak – nadaremnie szukaliśmy sylwetki Rajputany. *Zmniejszyliśmy szybkość, by polepszyć warunki obserwacji, lecz horyzont był czysty. Wtem zauważyliśmy olbrzymią przestrzeń spokojnej i błyszczącej powierzchni wodnej, a chwilę później w powietrzu zawisły kolorowe rakiety. Gdy znaleźliśmy się na miejscu katastrofy zobaczyliśmy kilka łodzi wypełnionych ludźmi, a cała powierzchnia wody była pokryta ropą i szczątkami zatopionego okrętu. Dowódca HMS* Legion *natychmiast przystąpił do ratowania rozbitków, nakazując by* Piorun *krążył w około niego, gdyż podwodny okręt niemiecki, który storpedował* Rajputanę *jeszcze nie tak dawno znajdował się w pobliżu. Chodziło o to, że HMS* Legion *miał uszkodzony i nie nadający się do użytku aparat podsłuchowy, a przy ratowaniu rozbitków musiał unieruchomić swój okręt na dłuższe okresy czasu. Zataczając koła o promieniu około 1500 yardów zbliżałem się do dwóch innych łodzi wypełnionych rozbitkami. Również i tu na tym oceanicznym odludziu Royal Navy dała dowód, że w pełni zasługiwała na wysoką opinię, jaką cieszyła się na całym świecie. Wszyscy uratowani byli jednakowo ubrani, co świadczyło, że opuszczenie tonącego okrętu odbyło się bez paniki, ale tak jak na ćwiczeniach. Siedzieli w ławach trzymając wiosła „na płask". Gdy* Piorun *podchodził obok, oficerowie i sternicy zasalutowali, a wszyscy marynarze obrócili głowy w naszą stronę. Każda łódź ratunkowa miała swego sygnalistę, toteż bez trudu wymieniliśmy przywitania i życzenia. Gdy wszyscy rozbitkowie zostali podebrani, przeszliśmy jeszcze parę razy wzdłuż i wszerz całego obszaru otaczającego miejsce tragedii, a po stwierdzeniu, że już nikogo na wodzie nie było – ruszyliśmy do Reykjaviku."*

Według wspomnień por. mar. (z dniem 25 kwietnia otrzymał nominację na oficera sygnałowego, a 3 maja awansował na kapitana marynarki





ORP *Garland.*

– przyp. M. B.) Łoskoczyńskiego, który był szefem podsłuchu na *Piorunie* – asdic w trakcie akcji ratunkowej wychwycił dużo fałszywych ech.

Nie bez powodu spodziewano się kolejnego ataku U-boota. W tym okresie dość często na tych wodach Admiralicja raportowała o podwodnych korsarzach.

Podczas akcji ratunkowej uratowano około 285 ludzi. Sprawcą zatopienia *Rajputany* był okręt podwodny *U 108* – dowódca kpt. Klaus Scholtz, który trafił krążownik pomocniczy dwoma torpedami. Pierwsza z nich spowodowała duże zniszczenia w maszynowni okrętu i unieruchomiła *Rajputanę*, druga posłała go na dno. Śmierć poniosło blisko 30 członków załogi.

Po wyładowaniu rozbitków w Reykjaviku, co miało miejsce 14 kwietnia w godzinach południowych, *Piorun* i *Legion* udały się na spotkanie z *Rodneyem*, który w osłonie pięciu niszczycieli towarzyszył dwóm transportowcom z żołnierzami kanadyjskimi w drodze do Wielkiej Brytanii.

Dla załogi *Pioruna* była to chwila szczególna, gdyż jednym z ochranianych handlowców był nasz *Batory*. Port w Greenock osiągnięto 19 kwietnia.

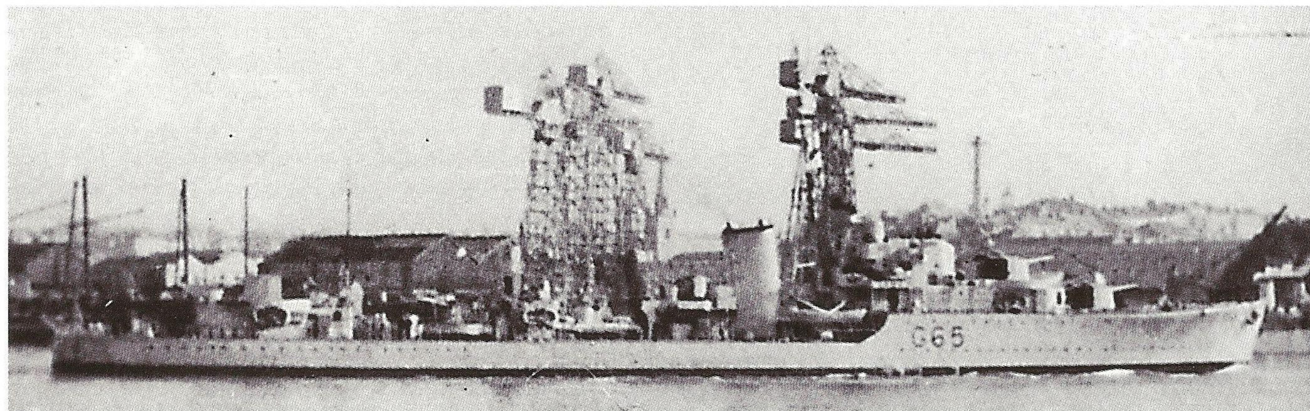
Zaledwie po dwunastu godzinach odpoczynku „piorunowcy" otrzymali rozkaz wyjścia w morze. Wspólnie z *Garlandem* tworzyły eskortę *Rodneya*. Około 23:25 z pancernika błysnęło zielone światło, a chwilę później rozległ się zgrzyt łamanego żelastwa. *Rodney* zderzył się z trawlerem *Topaz*. Mimo szybkiej akcji ratunkowej uratowano jedynie 4 (z czego dwóch później zmarło na *Piorunie* – przyp. M. B.) członków załogi. 23 ludzi poszło na dno. Gdy dalsze poszukiwania rozbitków nie przyniosły efektów, okręty kontynuowały patrol krążąc pomiędzy Szkocją i Irlandią. Powrót nastąpił 23 kwietnia. *Rodneya* odprowadzono do Scapa Flow, a dwa polskie okręty udały się do Greenock.

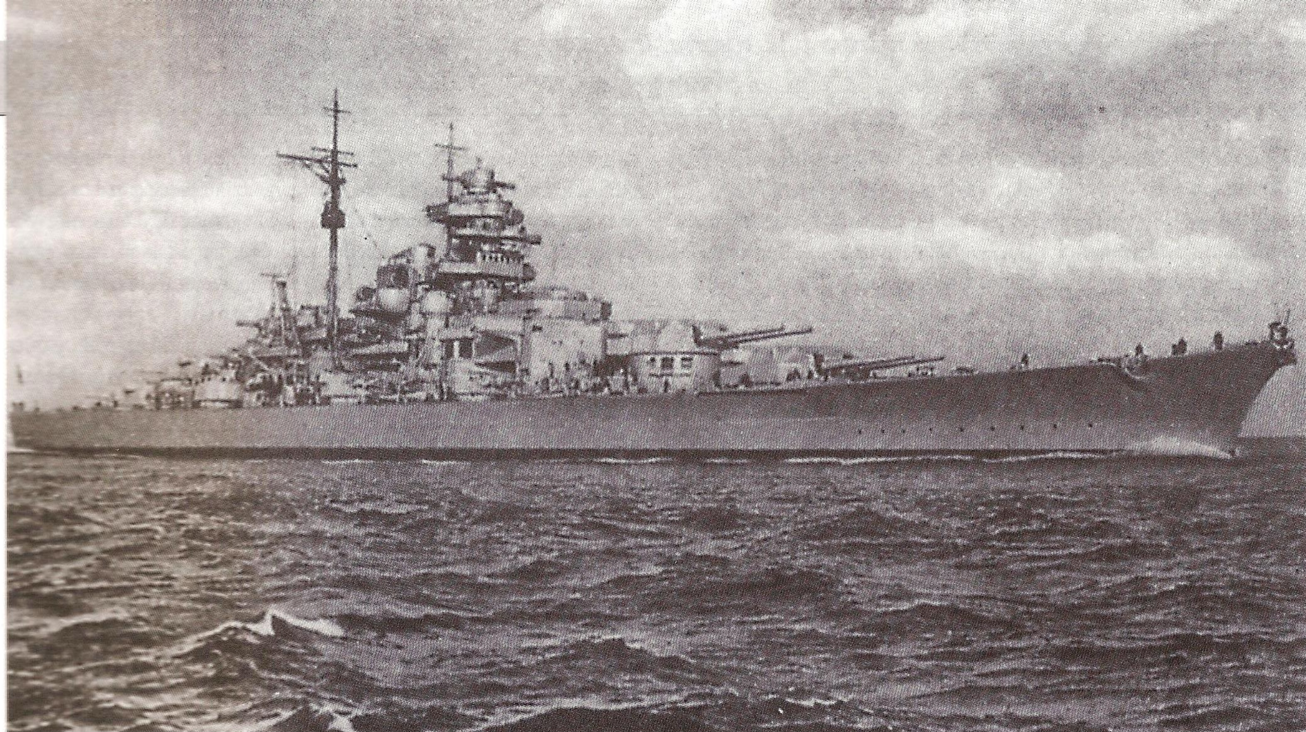
O intensywności służby konwojowej *Pioruna* świadczy fakt, że między 5 a 23 kwietnia przebył ponad 600 mil morskich. W porcie przebywał zaledwie 40 godzin i to głównie uzupełniając paliwo.

Gdy sytuacja na froncie greckim stała się krytyczna – w tym czasie wojska włosko-niemieckie dochodziły do Peloponezu – a zacięte walki w Afryce Północnej zmusiły Wielką Brytanię do wzmocnienia swych garnizonów w rejonie Morza Śródziemnego, 26 kwietnia z Anglii wyszedł konwój na Bliski Wschód, który niósł pomoc wojskową i zaopatrzenie. 15 statków transportowych (wśród nich *Sobieski*) osłanianych było przez pancernik *Repulse*, krążownik *Naiad* i 11 niszczycieli. Jednym z nich był ORP *Piorun*. Przez cztery dni nasz okręt był członkiem eskorty konwoju, który zmierzał na południe. 30 kwietnia otrzymał z Admiralicji nowe rozkazy. *Piorun* miał spotkać się z 4 niszczycielami brytyjskimi i dołączyć do 4 transportowców wojskowych podążających z Bliskiego Wschodu do ujścia Clyde. Do spotkania nowego zespołu transportowców doszło jeszcze tego samego dnia. Konwój bez większych przeszkód trzy dni później dotarł do celu.

Piorun poszedł do Greenock na remont. W czasie siedemnastodniowego przeglądu technicznego dokonano czyszczenia kotłów, zainstalowano kolejny radar typu 271 i wykonano wiele innych drobnych napraw. Załoga w tym czasie udała się na urlopy.

Piorun w stoczni.





Pancernik *Bismarck*.

Polowanie i zatopienie Bismarcka

Po zakończeniu napraw *Pioruna* wyznaczono jako jednego z pięciu okrętów flotylli niszczycieli eskortujących konwój WS8B z wojskiem i materiałem wojennym płynącym na Bliski Wschód. 22 maja o godzinie 21:30[4] zespół składający się z kilkunastu statków opuścił Greenock. Oprócz wspomnianych niszczycieli (*Cossack*, *Maori*, *Zulu*, *Sikh* i *Piorun*) eskortę tworzyły krążowniki *Exeter* i *Cairo* oraz lotniskowiec *Argus*. Zespół współtworzyły dodatkowo dwa niszczyciele z kanadyjskiej marynarki wojennej i dwa okręty typu *W*. Jednak dnia następnego wraz z krążownikiem *Cairo* opuściły grupę.

Konwój początkowo posuwał się z szybkością 16 węzłów przy nie najgorszych warunkach atmosferycznych. Statki i okręty szły w trzech kolumnach, przy czym lewa kolumna składała się z 4 transportowców, a za środkową kolumną podążał *Exeter*. *Cossack* na którym zaokrętowany był dowódca zespołu osłony kmdr P. L. Vian był na czele konwoju – przed środkową kolumną. *Piorun* ochraniał lewe skrzydło kolumny, płynąc tuż za trawersem trzeciego w linii transportowca.

Jeszcze przed opuszczeniem Greenock na *Piorunie* zaszły zmiany w obsadzie oficera łącznikowego. Z żalem pożegnano Lt. Denn`a na miejsce którego powitano Lt. Haymana z R.N.V.R. (Rezerwa Ochotnicza Marynarki Wojennej). Jak wyraził się o nim Pławski: *„był to człowiek spokojny i o najlepszych chęciach, ale jeśli chodzi o dalsze jego kwalifikacje, to nie miał żadnych. Budował szosy gdzieś pod Londynem i wstąpił na ochotnika do R.N.V.R. O służbie na morzu i obowiązkach łącznikowego oficera nie mógł mieć dużego pojęcia i jak na razie był na Piorunie raczej pasażerem.*"

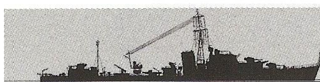
[4] Inne źródła podają, że wyjście nastąpiło o piętnaście minut wcześniej; patrz Wyjątki z Kroniki ORP *Piorun*, „Nasze Sygnały" nr 110, 1965.

Nowością w wyposażeniu elektronicznym, był radar zainstalowany na maszcie okrętu. Do obsługiwania tego urządzenia wyznaczeni byli podch. mar. Lech Kwapiszewski i kilku podoficerów, mających za sobą kurs instruktażowy. Wbrew zapowiedziom to cudo XX – wieku miało wiele niedoskonałości. Radar na *Piorunie* mimo, że dobrze odbierał sygnały na wprost dziobu okrętu, gorzej gdy zbliżał się do trawersów. Wtedy odbiór pogarszał się, wreszcie znikał kompletnie. Podobnie rzecz wyglądała od strony rufy – odbiór był znacznie gorszy.

Drugiego dnia marszu o godz. 08:30 w pozycji szer. 55°25' i dług. 15°20', płynący jako ostatni w lewej kolumnie transportowiec *Abbass* został zaatakowany przez samolot typu Focke Wulf FW 2000. Pilot dzięki temu, że został zauważony zbyt późno, zdążył zrzucić dwie bomby. Nie patrząc na ogień artylerii przeciwlotniczej całego zespołu obniżył lot do samej powierzchni morza i poleciał między lewą i środkową kolumną w stronę *Cossacka*, a chwilę później zniknął za horyzontem.

Bomby wyrzucone na wysokości masztów chybiły, ale jedna z nich wybuchając pod wodą wstrząsnęła całym transportowcem tak silnie, że trzeba było zatrzymać maszyny. Stwierdzono awarię. Z *Cossacka* na *Pioruna* popłynął rozkaz, by ten pozostał przy unieruchomionym statku do czasu usunięcia usterki. Stwierdzono obluzowanie bolców u podstaw motorów Diesla. Naprawa potrwać miała kilka godzin. *Piorun* w tym czasie krążył dookoła unieruchomionego statku i bronił go przed ewentualnym atakiem U-bootów. Około godz. 15:00 kapitan *Abbassa* poinformował dowódcę niszczyciela, że awarię usunięto i jest gotów do dalszego marszu. Z szybkością 18 węzłów *Piorun* zajął miejsce przed jego dziobem. 25 maja nad ranem dołączono do konwoju.

Na tle tych wydarzeń 24 maja w odległości 270 mil na południowy zachód od Reykjaviku w Islandii doszło do kontaktu bojowego pancerni-



ka *Bismarck* i ciężkiego krążownika *Prinz Eugen* z okrętami Royal Navy – krążownikiem liniowym *Hood* i okrętem liniowym *Prince of Wales*.

Nim omówimy następujące po sobie wypadki, które wstrząsnęły całą Wielką Brytanią, cofnijmy się do dnia 18 maja. W dniu tym *Bismarck* i *Prinz Eugen* po opuszczeniu bazy morskiej w Gdyni (przemianowanej prze Niemców na Gotenhaven – przyp. M. B.) i przejściu przez Bałtyk, udały się spod Bergen na Atlantyk z zadaniem działalności korsarskiej na alianckich szlakach żeglugowych.

O wyjściu okrętów z Gdyni Admiralicja Brytyjska dowiedziała się przez... komórkę wywiadu polskiego. Okazuje się, że na temat przekazania informacji Anglikom istnieje kilka hipotez. Podobno – jak pisze Pertek – tego samego dnia, w którym eskadra wiceadmirała Lütjensa opuściła Gdynię, wiadomość o tym fakcie przekazano do Londynu via Szwajcaria przez członka polskiego ruchu oporu, a może agenta Intelligence Service (?), zatrudnionego w stoczni Kriegsmarine w Gdyni. Następnego dnia niemieckie okręty zauważył w Kattegacie brytyjski agent, rezydujący w Göteborgu. Wreszcie o pobycie ich w Bergen donieść miał pozostający na służbie brytyjskiej rybak norweski. Inna z hipotez mówi, że najlepsze informacje uzyskano ponoć od marynarza z załogi *Bismarcka*, który zdezerterował w Bergen i przedostał się do Göteborga.

Pod koniec lat pięćdziesiątych Kazimierz Gryżewski na łamach dziennika „Express Wieczorny" ogłosił artykuł, w którym ujawnił tajemnicę owego marynarza:

„Pewnego wieczora były konsul polski w Göteborgu znalazł się w jednej z knajpek portowych. Konsul znał dobrze teren w Göteborgu, obracał się często w sferach marynarskich, wszelkie spelunki portowe były mu znane. Wiedział jakie statki przychodzą do portu i jakie wychodzą. Zresztą w owym czasie podwodnego korsarstwa niemieckiego – ruch okrętów był bardzo ograniczony.

Toteż konsul zdziwił się bardzo, gdy zobaczył przy kuflu piwa marynarza, którego fizjonomii nie mógł sobie w żaden sposób przypomnieć. Człowiek ten, jakkolwiek ubrany w mundur marynarki szwedzkiej, nie wyglądał bynajmniej na Szweda. Był on raczej charakterystycznym typem Niemca.

Konsul zdecydował się szybko. Przysiadł się do tajemniczego marynarza i czystą niemczyzną rzucił pytanie: – Co ty tu robisz w Göteborgu?

Pytanie to zrobiło piorunujące wrażenie na marynarzu, który zdawał się być zupełnie zaskoczony. Chłopak zgłupiał zaczął plątać się w odpowiedział, aż wreszcie wykrztusił:

– Tak jestem Niemcem! Uciekłem z Bismarcka.

Z dalszego jego opowiadania wynikało, że istotnie jest on marynarzem krążownika (pancernika – przyp. M. B.), *który ostatnio stał w Bergen. Zauważył on przygotowania czynione na krążowniku do dalekomorskiego rejsu. Domyślił się, że okręt ma wypłynąć na pełne morze i atakować transporty angielskie. (...) Niemiec postanowił zdezerterować i udało mu się zbiec do Szwecji.*

Zbieg dostał się w dobre ręce. Konsul polski zaopiekował się nim dokładnie. Na drugi dzień Niemiec został przywieziony do Sztokholmu, gdzie znów znalazł się w ogniu krzyżowych pytań. Tymczasem posypały się szyfrowe depesze do admiralicji angielskiej. Wywiad angielski w Sztokholmie, rzecz prosta, natychmiast został zawiadomiony o niebezpieczeństwie."

Jak potwierdzają dokumenty niemieckiej marynarki wojennej wyprawę *Bismarcka* na Atlantyk, który miał zwalczać żeglugę sprzymierzonych, zaplanowano jeszcze na koniec kwietnia. Tymczasem awaria krążownika *Prinz Eugen* – opóźniła operację o kilkanaście dni. Zespół okrętów Kriegsmarine w chwili przejścia przez cieśniny duńskie, w nocy z 19 na 20 maja, został zauważony, a odpowiednie depesze szybko dotarły do Admiralicji. Brytyjczycy zarządzili intensywne patrolowanie i rozpoznanie lotnicze.

Wczesnym rankiem 21 maja okręty Lütjensa weszły do fiordu Korsfjord (w pobliżu Bergen). Taki obraz sytuacji zaobserwowały brytyjskie samoloty zwiadowcze Coastal Command, które wykryły i zidentyfikowały wroga. Tego samego dnia na godzinę przed północą okręty Kriegsmarine opuściły Korsfjord. Dzięki fotografiom wykonanym przez załogę jednego z dwóch samolotów typu Spitfire ustalono, że na okrętach trwają prace przygotowawcze do dalszego – prawdopodobnie oceanicznego rejsu.

Ogół zebranych informacji sprawił, że niemal wszystkie okręty pozostające w dyspozycji Home Fleet otrzymały odpowiednie dyrektywy w których była mowa o przygotowaniu do akcji przeciwko niemieckiej grupie bojowej. Dla dozorowania przejścia między Grenlandią i Islandią (Cieśnina Duńska) admirał John C. Tovey wysłał 2 krążowniki *Norfolk* i *Suffolk* pod dowództwem kontradmirała Wake-Walkera.

Eskadra wiceadmirała L. E. Hollanda składająca się z krążownika liniowego *Hood*, pancernika *Prince of Wales* i 6 niszczycieli popłynęła do Hvalfiordu.

Krążowniki *Birmingham*, *Manchester* i *Arethusa* podążyły na patrol między Islandią a Faeroe.

Admirał Tovey zaokrętowany na pancerniku *King George V* w asyście krążowników *Galatea*, *Aurora*, *Kenya*, *Neptun*, *Hermione* i pięciu niszczycieli oczekiwał w Scapa Flow w pełnej gotowości bojowej. Jak ustalono później Admiralicja nie wiedziała o wyjściu zespołu niemieckiego z Korsfiordu.

Pogoda i widoczność tak się pogorszyły, że w ciągu dnia 22 maja spenetrowanie fiordu było niemożliwe. Dopiero pod wieczór udało się jednemu samolotowi, z bardzo doświadczonym obserwatorem, dotrzeć do Korsfjordu i stwierdzić, że jest on pusty. O godz. 20:00 22 maja adm. Tovey był już w posiadaniu odnośnego meldunku. Wyszedł on z głównymi siłami Home Fleet ze Scapa Flow o godz. 22:45 w kierunku północno-zachodnim, aby zapewnić wsparcie krążownikom dozorującym przejście między Islandią a Faeroe. Jednocześnie powierzył wiceadmirałowi Hollandowi wsparcie krążowników dozorujących Cieśninę Duńską. W dniu 23 maja o godz. 19:22 krążownik *Suffolk*, a w godzinę później krążownik *Norfolk* wykryły zespół niemiecki. *Bismarck* nie dostrzegł *Suffolka*, natomiast do *Norfolka* otworzył ogień. *Norfolk* stawiając zasłonę dymną wycofał się. Oba brytyjskie krążowniki z wielką determinacją i zręcznością, w bardzo ciężkich warunkach nawigacyjnych, śledziły niemieckie okręty, bądź wzrokowo, bądź radarem.

W chwili pierwszego kontaktu *Suffolka* z *Bismarckiem* Home Fleet znajdowała się około 600 mil morskich na południowy wschód.

Krążowniki podążające, w złych warunkach atmosferycznych, za *Bismarckiem* utraciły kontakt. Na szczęście 24 maja o godz. 02:47 z *Suffolka* popłynęła wiadomość do Hollanda, że nieprzyjaciel jest w zasięgu jego radarów. Dowódca krążownika sygnalizował o ruchach niemieckiego kolosa wspominając, że okręty idą dalej dotychczasowym kursem.

Niespełna trzy godziny później o 05:35 eskadra Hollanda dostrzega z pomostów bojowych nieprzyjaciela i 18 minut później z dystansu 26 500 yardów (ok. 24 km) rozpoczyna walkę artyleryjską. Brytyjczycy mają przewagę ogniową. Jednak gdy okręty Royal Navy przystępowały do walki mogły strzelać tylko z wież dziobowych. Jednostki wroga natomiast mogły strzelać całą burtą. – *„Open fire on the left hand ship"*[5]. Powyższe zdanie wypowiedziane o godz. 05:49 przez Hollanda okazało się wielkim błędem. Okrętem „po lewej stronie" okazał się bowiem *Prinz Eugen*, który przedstawiał „drugorzędną" siłę w porównaniu z pancernikiem *Bismarck*. Rozkaz wiceadmirała Hollanda na *Prince of Wales* wywołał zaskoczenie, a zarazem utratę jakże cennych sekund. Był sprzeczny z wcześniejszymi dyrektywami. Gdy admirał zorientował się w pomyłce i szybko zareagował przekazując nowy rozkaz – w tej samej sekundzie artyleria *Hooda* otworzyła ogień do *Prinza Eugena*.

---

[5] *Open fire on the left hand ship* (ang.) – Otworzyć ogień na okręt po lewej stronie.

Gdy wydawało się, że bitwa trwać będzie kilka godzin już w trzeciej minucie, po trzeciej salwie okrętów niemieckich, trafiony *Hood* zaczął płonąć na śródokręciu. Następna salwa *Bismarcka* znów ugodziła dumę imperium. To przesądziło o losach *Hooda*. Po przebiciu pancerza pocisk wpadł do komory amunicyjnej, gdzie doprowadził do potwornej eksplozji amunicji. *Hood* przełamał się w ułamku sekundy, a parę minut później pogrążył pod powierzchnią oceanu.

Na jego pokładzie zginęło 1419 ludzi, wśród nich czterech podchorążych PMW – Stanisław Czarny, Kazimierz Szymalski, Leon Trzebiatowski – Żmuda i Kazimierz Żurek. Zdołano uratować jedynie trzech marynarzy.

Osamotniony w walce *Prince of Wales* nie był w stanie skutecznie odpierać kolejnych ataków. Pancernik po otrzymaniu trafień w pomost, a kilka minut później trafień kolejnymi pociskami, uszedł z pola walki i zniknął za zasłoną dymną.

Z okrętów niemieckich jedynie *Bismarck* odniósł uszkodzenia otrzymując dwa celne pociski z *Prince of Wales*. Jeden z nich uszkodził zbiorniki z paliwem co wymusiło na Lütjensie decyzję powrotu do Brestu. 24 maja wieczorem *Prinz Eugen*, mając za sprzymierzeńca burzę deszczową i zapadające ciemności, odłączył się od *Bismarcka*.

Posunięcia dowódcy zespołu okrętów Kriegsmarine nie były znane Admiralicji Brytyjskiej. W obawie przed przedarciem się okrętów na Atlantyk, przeciwko korsarzom zaczęto koncentrować nowe siły, będące w stanie je zatopić. Wnet stwierdzono, że najtrudniejszym zadaniem będzie odszukanie okrętów na tak rozległym akwenie.

Wcześniejsze rozkazy Lütjensa zostały przez niego skorygowane. O północy nakazał zmienić kurs na południowy prowadzący na Atlantyk. W nocy z 24 na 25 maja startujące z lotniskowca *Victorius* samoloty torpedowe Swordfish wypatrzyły *Bismarcka* i przystąpiły do ataku z powietrza. Jedynie jedna z wielu wyrzuconych torped ugodziła cel nie wyrządzając istotnych szkód. Trzy godziny później okręt „rozpłynął się" i brytyjczycy po raz kolejny utracili kontakt z pogromcą *Hooda*. Zaciskająca się pętla wokół *Bismarcka* wymusiła na wiceadmirale Lütjensie podjęcie ostatecznej decyzji – powrotu do bazy.

Cały następny dzień, 25 maja, samoloty i dziesiątki okrętów brytyjskich poszukiwały pancernik.

26 maja o godz. 04:00 na szer. 49°38' i dług. 25°04' 4 flotylla niszczycieli otrzymała rozkaz opuszczenia konwoju „WS8B". Na spotkanie z HMS *King George V* podążyły *Cossack*, *Zulu* i *Sikh*. Do *Rodneya* wysłano *Maori* i *Pioruna*.

Wspomina Andrzej Domiczek:

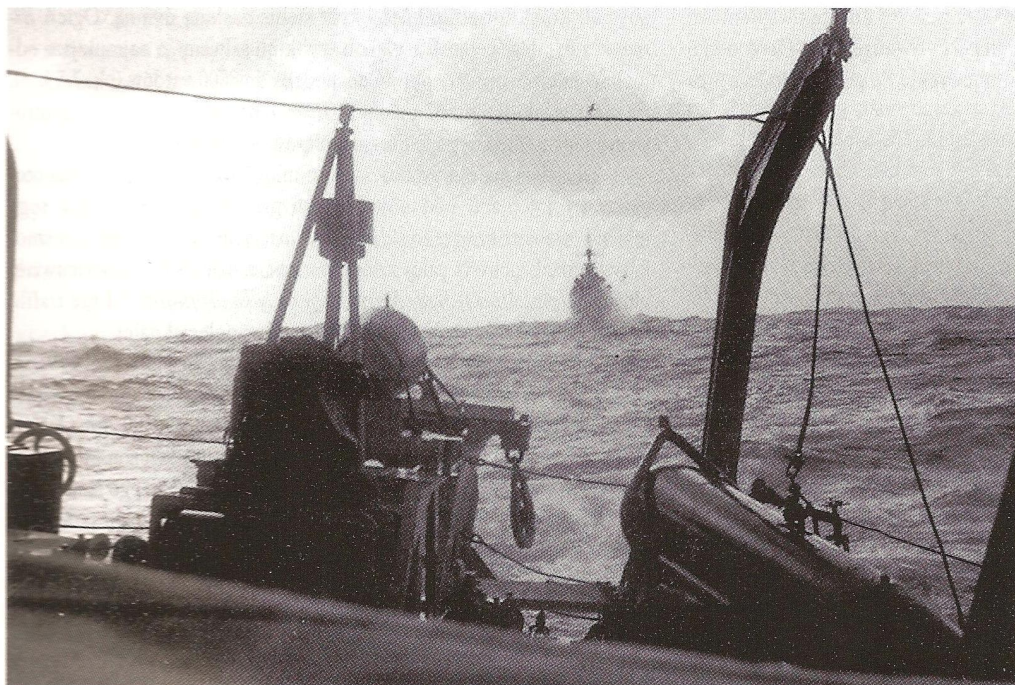
„Gdy wstąpiłem o 8-ej wieczorem na wachtę wraz z II-ą bojową okręt płynął szybko, a wysoka fala kładła go głęboko na burty. Była to wachta jedna z wielu od szeregu miesięcy, spędzonych na przeważnie burzliwym oceanie, kiedy to człowiek stoi z oczyma utkwionymi w horyzont, przez cztery godziny badawczo przeszukując swój sektor i wyczekując spotkania z tym, który zburzył, zbezcześcił i zniszczył Polskę, z naszym odwiecznym krwiożerczym wrogiem – Niemcem.

Chcieliśmy spotkać się z wrogiem twarzą w twarz i móc nacieszyć swój wzrok jego szybkim końcem. Każdy z nas ma olbrzymie zaufanie do naszego komandora i do okrętu, który choć nam niedawno przydzielony, dziwnie przylgnął do serca. (...) Zdaję sobie sprawę, że wobec Bismarcka *jesteśmy małym pekińczykiem, rzucającym się na lwa, ale trzeba przecież zrobić wszystko, co w naszej mocy, by zmniejszyć szybkość wrogiego okrętu i zatrzymać go do czasu przybycia* Rodneya, *który będąc równowartościowym przeciwnikiem, podejmie walkę o zniszczenie* Bismarcka."

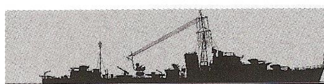
W chwili gdy *Piorun* przystępował do operacji przeciwko *Bismarckowi*, obsadę oficerską niszczyciela stanowili:

D-ca okrętu	—	kmdr por. Eugeniusz Pławski
Z-ca d-cy okrętu	—	kpt. mar. Franciszek Pitułko
Ofic. sygn.	—	kpt. mar. Włodzimierz Łoskoczyński
Ofic. nawig.	—	por. mar. Michał Michałkiewicz
I ofic. artylerii	—	kpt. mar. Kazimierz Hess
II ofic. artylerii	—	por. mar. Wacław Pryfke
Ofic. broni podwodnej	—	por. mar. Stanisław Kince
I ofic. mech.	—	kmdr por. Józef Wielogórski
II ofic. mech. (p. o.)	—	chor. mar. Józef Wojtkowiak
Ofic. sanit.	—	por. mar. dr Teodor Jezierski
Komisarz (p. o.)	—	chor. mar. Wacław Maciesowicz
Z-ca komisarza	—	podchor. mar. Lech Kwapiszewski
Bosman okrętowy	—	chor. mar. Kasper Grzywczyk
Kierow. maszyn	—	chor. mar. Jan Chmara
Bryt. ofic. łącznikowy	—	Lt. Hayman

O godz. 08:00 pilot wodnosamolotu *Catalina* poinformował zespół niszczycieli o miejscu i kursie *Bismarcka*. Nieprzyjacielski okręt był kilkadziesiąt mil od flotylli i szedł kursem zbliżonym do SE.



Na atlantyckim szlaku. Rufa niszczyciela. Dobrze widoczna pochylnia zrzutowa do bomb głębinowych. Na jej końcu coś co w pierwszym momencie przypomina minę gdyby nie rozmiary i umiejscowienie. Prawdopodobnie jakaś boja. Na pokładzie po prawej, pod żurawikiem do holowania trałów widoczny jeden z nich. W oddali (ok. pół mili morskiej) płynie następny okręt eskorty.



Dowódca zespołu 4 flotylli niszczycieli znajdujący się na *Cossacku* odwołuje wcześniejsze zarządzenie i nakazuje *Maori* i *Piorunowi* dołączyć do dywizjonu. Okręty uformowane teraz w szyk czołowy z odstępami 2,5 mili płynęły z szybkością 26 węzłów. Dywizjon otrzymał zadanie jak najszybszego nawiązania kontaktu z nieprzyjacielskim pancernikiem i utrzymanie tego kontaktu aż do nadejścia dużych okrętów Royal Navy.

Mimo że meldunki o *Bismarcku* były sprzeczne, należało sądzić, że prędkość tego kolosa wynosi ponad 25 węzłów.

Gdy niszczyciele osiągnęły nakazaną prędkość, wnet się okazało, że straciły wszelką zdolność manewrowania – co zresztą przewidywała instrukcja Royal Navy – przy silnej fali z rufy i przy prędkości ponad 25 węzłów. Okręt wychodził wówczas całkowicie spod kontroli dowodzenia. Z rufą podniesioną do góry, a dziobem ryjącym głęboko pod wodę kładł się na jedną to na drugą burtę i osiągał przechył ponad 60°. W takim położeniu skręcał w prawo lub w lewo czerpiąc wodę nadbudówkami i wentylatorami. Gdy rufa niesiona falą zawracała okrętem o 120-150° od kursu i stawiała go pod falę, niszczyciel powoli wyprostowywał się i zaczynał reagować na ruchy steru i maszyn. O jednym z takich przechyłów pisze Pławski:

„Gdy byliśmy mniej więcej 90° od kursu, patrząc przed siebie, zobaczyłem na trawersie czerwony kadłub podwodnej części Maori. *Leżał na prawej burcie i rył wodę wymijając nas na kontrkursie. Był to widok pełen grozy. Wyglądało, że lada moment wywróci się. Po rozejściu okręty wyprostowały się, ale wskutek tego przymusowego manewru obydwa okręty zamieniły się miejscami w szyku i oczywiście znalazły się na kursie oddalającym je od* Bismarcka. *Przy bardziej pechowym skoordynowaniu czasu* Piorun *i* Maori *mogły łatwo zderzyć się i to całkiem na ślepo. Wachta sygnałowa w tych warunkach nie istniała i żaden z dowódców nie mógł nawet wiedzieć, że zrobiliśmy tego rodzaju jednoczesny zwrot. Ja przynajmniej zobaczyłem* Maori, *gdy wymijaliśmy się na połowie cyrkulacji, ale dowódca* Maori *zupełnie nie orientował się w sytuacji i nie mógł widzieć Pioruna, gdyż jego okręt leżał na przeciwnej burcie. W podobnych warunkach nie istniała żadna służba na okręcie. Nie było możności do podawania komend, nie było też komu słuchać, a tym bardziej wykonywać rozkazów z pomostu. Niemniej cierpieli na tym ludzie wolni od służby. Kuchnia nie funkcjonowała, nie było mowy o odpoczynku, a niejeden nabił sobie guza. Wartość bojowa okrętu równała się zeru."*

Szybkość niszczycieli w tych warunkach była mniejsza niż nakazywała instrukcja. Dlatego załogom wydawało się, że odległość pomiędzy ściganym i ścigającym raczej się zwiększa. Na dodatek wiadomości dotyczące składu zespołu niemieckiego były sprzeczne. Dość długo utrzymywano, że *Bismarck* ucieka w pojedynkę. Po pewnym czasie – za sprawą błędnych obserwacji pilota – informowano, że kolos ma osłonę krążownika i 5 niszczycieli. W tych okolicznościach rodziły się domysły, że niszczyciele przyszły z Francji, a ów krążownik to *Prinz Eugen*, który dotychczas trzymał się w pewnym oddaleniu.



Kpt. mar. Włodzimierz Łoskoczyński podczas walki *Pioruna* z *Bismarckiem* był na niszczycielu oficerem sygnałowym. Od 2. 02. 1942 r. przeszedł na ORP *Burza*.

Była godz. 19:05 gdy *Piorun* przeszedł w odległości około 6 mil od lotniskowca *Ark Royal* i pancernika *Renown*. Pół godziny później 15 samolotów typu Swordfish przeleciały nad naszym okrętem i pomknęły w kierunku SE.

O godz. 21:52 w najbardziej nieoczekiwanej dla *Pioruna* chwili, z lewego sektora dziobowego wynurzyła się z mgły sylwetka dużego okrętu. Jak donosiły ostatnie meldunki *Bismarck* szedł kursem 330, czyli na spotkanie z *Piorunem*. Zanim kmdr por. Pławski zdążył wydać rozkaz nadania sygnału rozpoznawczego, z oparów mgły wynurzył się HMS *Sheffield*, który w związku ze zbliżającą się nocą i nadejściem niszczycieli wycofywał się na północ.

Wreszcie o 22:37 mat Edward Dolecki, pełniący funkcję szefa wachty sygnałowej, głośno melduje – *„Okręt w prawo 20 stopni"*, a po chwili dodaje – *„Ależ to stodoła!"*. Po doświadczeniach z *Sheffieldem* Pławski decyduje się, na wszelki wypadek, nadać sygnał rozpoznawczy. O spotkaniu z wrogiem zameldowano dowódcy zespołu. Podniecenie na *Piorunie* było ogromne. Kpt. mar. Hess naglił dowódcę, by ten wydał rozkaz do otworzenia ognia. Inni oficerowie na pomoście zgodnie mu wtórowali. Wszyscy mieli przeświadczenie, że pociski niszczyciela nie są w stanie zadać dotkliwych strat *Bismarckowi.*

Sygnalista nie zakończył nadawania sygnału, gdy pierwsza salwa *Bismarcka* z dział kal. 150 mm wypluła z luf pociski. Kilkadziesiąt sekund później nastąpił wybuch po lewej burcie *Pioruna*. Pławski ulegając pokusie, daje rozkaz otwarcia ognia, a słowa: *„Trzy salwy na cześć Polski!"* – przeszły do historii naszej floty wojennej.

Bismarck rozpoczął ostrzeliwanie niszczyciela z odległości ok. 12 000 metrów:

„Lütjens zgrzytał zębami wpatrując się w ciemny, wzburzony horyzont czekając na próżno po każdej salwie ciężkiej artylerii, że pokaże się jakiś pożar na przeciwniku, którego obecność mógł tylko widzieć poprzez kaskady opadających gejzerów i gęsty dym własnych dział, w postaci błysków żółtawych kordytu 120-ek, których częstotliwość przypominała mu pewne niefortunne spotkanie z Polakami pod Helem w roku 1939..."[6]

Piorun był pod ogniem pancernika ponad godzinę czasu. Ta „ogromna stodoła" strzelała salwami z 4 i 6 dział. Gdy pociski padały zbyt blisko stosował uniki i otaczał siebie zasłoną dymną. Ogień *Bismarcka* był dość celny. Strzelał on szybkimi salwami, a najmniejsza odległość dzieląca obydwa okręty dochodziła do 8000 yardów (ok. 7,5 km). *Piorun* zygzakując przed dziobem *Bismarcka* był świadkiem brawurowego popisu lotniczego jednego z pilotów Swordfisów.

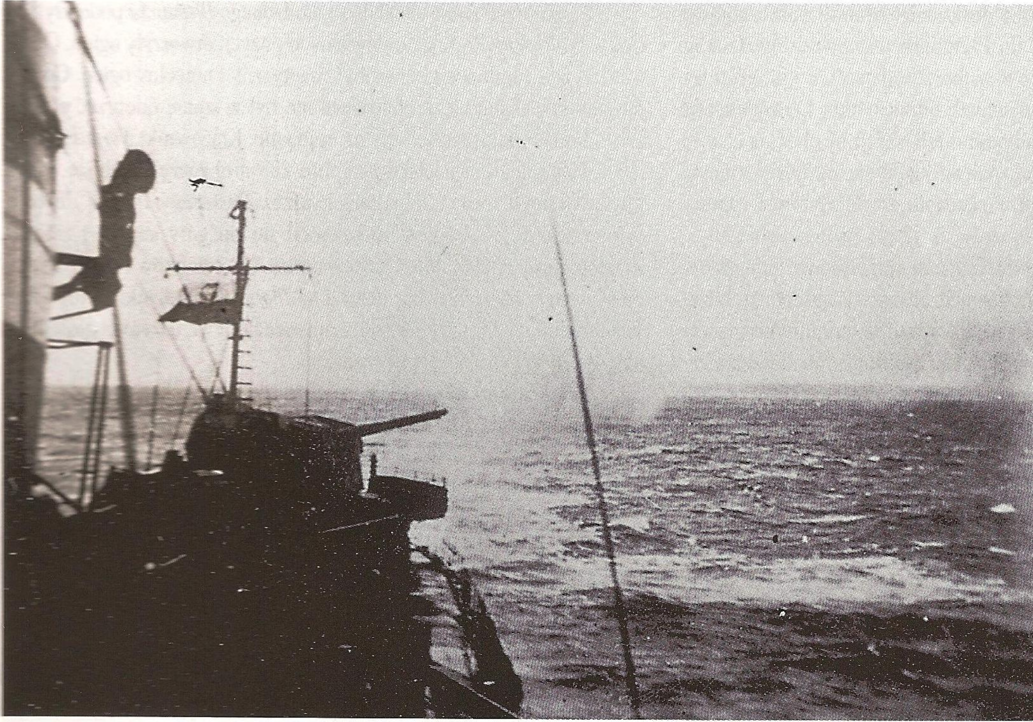
Leciał na małej wysokości w kierunku lewej burty pancernika otoczony strumieniami pocisków artylerii przeciwlotniczej. Widok tego małego owada zbliżającego się z determinacją do ziejącego ogniem smoka wzbudzał zachwyt całej załogi *Pioruna*, a dziesiątki ust wymawiały głośno: *„Jezus Maria, Jezus Maria, żeby go tylko nie trafili..."* I nie trafili. Przeleciał jak na defiladzie. Zrzucił torpedę i poleciał dalej...

Około godziny 23:30 cały dywizjon był już w pobliżu, ale *Piorun* wciąż jeszcze ściągał na siebie ogień przeciwnika. Pięć minut później *Bismarck* oddał kilka salw z artylerii głównej kalibru 380 mm. Każda następna salwa, nawet niekoniecznie trafna, ale umieszczona w bezpośredniej bliskości polskiego okrętu, mogła przesądzić o jego losie.

O godz. 23:45 komandor Vian nadał z *Cossacka* sygnał zaatakowania *Bismarcka* półdywizjonem i wykonanie ataku torpedowego „divergent or by subdivisions".

---

[6] Wg M. C. Miles-Wasilewski., Rendez-vous na *Exeterze*, „Nasze Sygnały", nr 111, 1966



Rufowe działa ORP *Piorun* w akcji.

Wspomina komandor Pławski:

„Wezwałem do siebie łącznikowego i zapytałem go czy wie coś o sposobie wykonania ataków „divergent"? – Czy istnieją jakieś instrukcje omawiające tego rodzaju ataki i jaki jest punkt wyjściowy, kolejność okrętów, wzajemne pozycje, kursy, szybkość, bo przecież chodzi o to by atakujące niszczyciele nie przeszkadzały sobie nawzajem.

Lt. Hayman z poważną miną pobiegł do swojej kabiny, a gdy kilka minut później powrócił – oznajmił, że nic u siebie w aktach nie znalazł, ale jest to bardzo prawdopodobne, że Tribale (okręty te należały do typu *Tribal* – przyp. M. B.) *posiadają własne instrukcje wewnętrzne. – Po tej zresztą logicznej wypowiedzi, kazałem zmniejszyć obroty i pozostałem nieco w tyle za zespołem. Raz jeszcze wezwałem do siebie Haymana i powiedziałem mu: „Panie, w tym doborowym towarzystwie czuję się jak intruz. Czuję, że krępuję swoją obecnością tak dowódcę zespołu jak i dowódcę okrętu* Maori.

Zdecydowałem zaatakować Bismarcka *jako ostatni po* Tribalach, *a tymczasem będę się starał zwracać na siebie uwagę pancernika, ściągając na siebie jego ogień i ułatwiając przez to* Tribalom *koncentrację i przeprowadzenie ataku."*

Komandor Pławski nakazał odszukać niszczyciel *Maori* z którym tworzył półdywizjon a następnie pilnie uważać na jego sygnały. Gdy Brytyjczyk zbyt długo nie nadawał żadnych sygnałów, a z zachowania *Tribali* należało wnioskować, że same przeprowadzą atak, *Piorun* nadal ściągał na siebie ogień *Bismarcka*.

O godz. 23:50 *Bismarck* wystrzelił ostatnią salwę w kierunku *Pioruna*. Krótko potem oba okręty straciły kontakt.

Gdy *Piorun* tak krążył na zmniejszonej szybkości czekając na dalszy rozwój wypadków, radar zasygnalizował sylwetkę w sektorze południowo-wschodnim. Dowódca będąc wciąż pod wrażeniem wcześniejszego meldunku pilota mówiącego, że w pobliżu znajduje się 5 niszczycieli i jeden krążownik, zawrócił na wskazany przez radar kierunek i zwiększył szybkość. Wkrótce z pomostu zaobserwowano przed dziobem długą smugę przypominającą dym. Jeden z sygnalistów określił obecność jakiegoś okrętu. Aparaty torpedowe zostały odwrócone na lewą burtę i *Piorun* ruszył do ataku.

Mniej więcej około godz. 0:30, gdy przekonano się, że horyzont jest czysty, dowódca odwołał alarm bojowy i wykonał zwrot w prawo. Prawdopodobnie wspomnianym okrętem był niszczyciel *Sikh*. Po krótkiej chwili obsługa radaru podała: - sylwetka 20° w lewo od kursu. Okręt zmienił kurs na wykryty przez radar cel, ale przy sprawdzaniu namiarów okazało się, że nie patrząc na zmiany kursów, cel wciąż pozostawał w namiarze „20° w lewo".

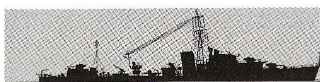
Stało się jasne, że radar *Pioruna* uległ awarii. W nocy radar jeszcze kilka razy sygnalizował obecność niezidentyfikowanej jednostki. Sytuacja ta była o tyle męcząca, że zmuszała dowódcę, by każdy sygnał o domniemanym okręcie traktować jako fakt.

O godzinie 00:43 *Cossack* nadał telegram do dywizjonu: *„Straciłem kontakt. Nadać raport o nieprzyjacielu."* O godzinie 00:50 podobnej treści sygnał powtórzył *Sikh*. Minutę później *Cossack* wystrzelił torpedy i znów stracił kontakt z *Bismarckiem* (?). O godzinie 01:24 *Zulu* wykonał atak torpedowy informując, że chybił. Po chwili donosił, że stracił kontakt. O godzinie 01:40 atakuje *Maori*. O 02:26 atakuje *Sikh*, ale torpedy nie dochodzą celu. Wreszcie z *Cossacka* pada pytanie: *„Czy jesteście w kontakcie z nieprzyjacielem?"* Jedynie *Sikh* potwierdza, że ma kontakt z *Bismarckiem* i na rozkaz kmdra Viana o godzinie 02:54 strzela dwie rakiety, które rozrywają się w prawym sektorze dziobowym *Pioruna*.

Po kilku minutach *Sikh* depeszuje: *„Log nieczynny, pozycja niepewna"*. *Piorun* zbliżył się do miejsca wybuchu rakiet na odległość około 2 mil, a gdy nie potwierdził pozycji pancernika, powrócił na kurs, który odpowiadał mniej więcej kierunkowi poruszania się *Bismarcka*. Zygzakując co dziesięć dwanaście minut kontynuował poszukiwania. O czwartej rano *Piorun* nawiązał kontakt radarowy z prawej burty. Zwiększył szybkośc i podążył w tym kierunku. Dostrzeżona sylwetka była zbyt mała jak na *Bismarcka*. Po paru minutach niepewności stwierdzono, że był to *Cossack*.

Kontaktu z wrogim pancernikiem już nie odzyskano. Szkwały i silne deszcze przez drugą połowę nocy zmniejszały widoczność do paruset metrów. Także sygnały radaru nie były wiarygodne. W tych okolicznościach liczono tylko na przypadek.

O godz. 05:00 rano z *Cossacka* nadano sygnał z zapytaniem czy ktokolwiek ma kontakt z nieprzyjacielem. Odpowiedź była negatywna. W związku z powyższym kmdr Vian dał rozkaz *Piorunowi* by ten wracał do Anglii. Z wielkim żalem „piorunowcy" opuszczali pole walki. Z drugiej strony poziom zapasów paliwa na niszczycielu był już poniżej przyjętej normy.



Komandorzy Vian i Pławski doskonale zdawali sobie sprawę z tego, że powrót w pojedynkę do Plymouth jest przedsięwzięciem bardzo niebezpiecznym. Okręt był w morzu od sześciu dni, a załoga przez ostatnie trzy doby nie miała chwili odpoczynku. Dowódca, oficerowie i obsługa pomostu w ogóle nie mieli okazji by choć na chwilę zmrużyć oko. Okręt na resztkach paliwa kiwał się na fali jak pusta bańka, co w ogromnej mierze przeszkadzało artylerzystom w prawidłowym celowaniu.

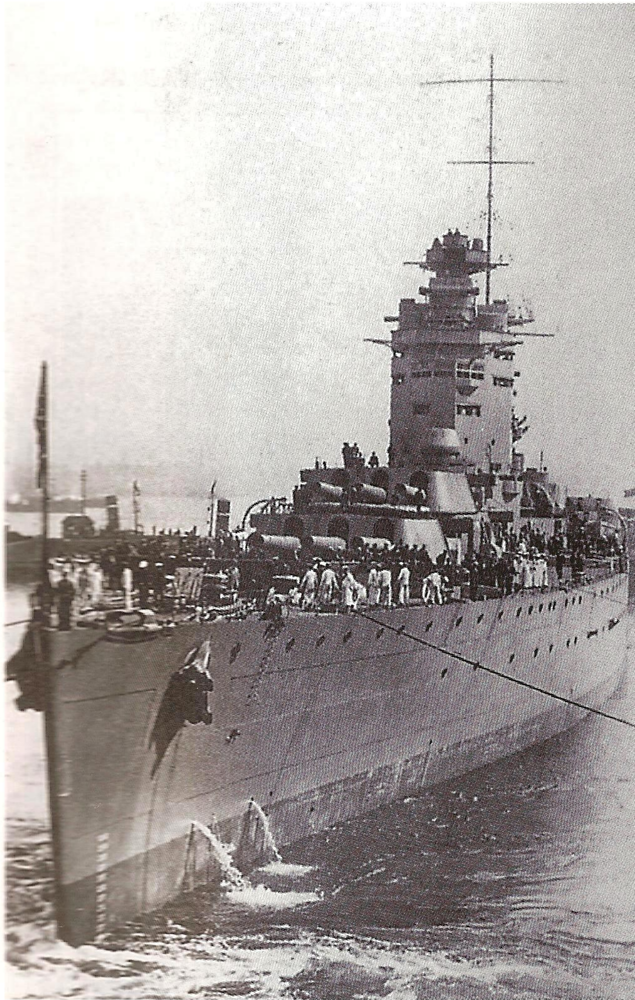
Komandor Pławski miał żal do Viana, że ten wystawił załogę *Pioruna* na wielkie i niepotrzebne niebezpieczeństwo. Uważano, że bliżej było do Milford Haven idąc drogą wiodącą wzdłuż południowego wybrzeża Irlandii, a nie wzdłuż drogi lotu Luftwaffe. Komandor Vian zarządził marsz do Plymouth pomiędzy Irlandią i Francją.

Gdy *Piorun* opuszczał pole bitwy, na scenę wkraczały główne siły Royal Navy. O godz. 06:56 niszczyciel *Maori* nawiązał kontakt z *Bismarckiem* i wystrzelił do niego dwie torpedy; obie chybiły. Jednak od tej pory niszczyciele 4 flotylli nie straciły z oczu pancernika, który uparcie podążał do Brestu. Ponieważ do bazy pozostawało jeszcze około 400 mil nie mógł liczyć na wsparcie lotnictwa.

27. 05 przed godz. 09:00 do uszkodzonego *Bismarcka* podeszły *King George V* i *Rodney*. Po zajęciu dogodnych pozycji otworzyły ogień. Odpowiedzią osamotnionego kolosa był chaotyczny i niecelny ogień. Co rusz trafiany pociskami ciężkiej artylerii nie był w stanie odeprzeć ataków. Losy dumy Kriegsmarine były przesądzone. Krążowniki *Norfolk*, *Suffolk* i *Dorsetshire* gradem pocisków kalibru 203 mm zaczęły dobijać wroga. Dwie z trzech torped odpalonych przez *Dorsetshire* trafiają do celu. Wreszcie o 10:37 *Bismarck* przewrócił się do góry stępką i zatonął. Z załogi liczącej 2090 ludzi uratowało się 110 członków załogi. Wiadomość o zagładzie *Bismarcka* dotarła na *Pioruna* o godzinie 11:07, kiedy W. Churchill w radiowym wystąpieniu oznajmił wzruszonym głosem, że zagłada *Hooda* została pomszczona.

Po południu nad *Piorunem* pojawiły się niemieckie samoloty. Przez cały czas grzmiała artyleria i broń przeciwlotnicza. Pułap chmur był za niski, co uniemożliwiało lotnikom użycie bomb. Pokład był zasypany łuskami, a zapas pocisków w komorach zmniejszył się niepokojąco. Mimo że w czasie sześciokrotnych ataków z powietrza artylerzyści nie zestrzelili żadnego samolotu, to również nie dopuścili bombowców do zrzucenia śmiercionośnego ładunku.

Jeden z pogromców *Bismarcka*: *King George V* w towarzystwie niszczyciela osłony na zdjęciu wykonanym na początku 1943 r.



Drugi z licznego grona pogromców *Bismarcka*: *Rodney* opuszczający stocznię po zakończeniu budowy.

Ostatnim wydarzeniem poprzedzającym powrót do Plymouth było spotkanie z jeszcze jedenym wrogim samolotem:

„Około godz. 19.00 wprost na kursie zobaczyliśmy lecący w naszym kierunku, nisko nad wodą wodnosamolot typu Blohm und Voss. *Wiedzieliśmy, że tego rodzaju maszyny posiada sprzymierzona marynarka norweska, a gdy samolot nadał sygnał rozpoznawczy, który różnił się od prawidłowego tylko o jedną kropkę, przez chwilę nie wiedziałem co z tym fantem zrobić. Na szczęście Niemiec rozproszył moją niepewność, gdy w odległości około 3000 m skręcił w prawo i na wirażu pokazał nam swoje czarne krzyże. Natychmiast otworzyliśmy ogień. Niemiec po przeleceniu około 2000 m zaczął skręcać w lewo z wyraźnym zamiarem zaatakowania nas w lewą burtę. Trzymając dziób okrętu w kierunku zbliżającego się samolotu obsypaliśmy go strumieniem pocisków aż wreszcie skręcił gwałtownie i z wciąż wiszącą między pływakami torpedą oddalił się w kierunku Irlandii. I znów mieliśmy dowód, jak to trudno zestrzelić lecący samolot".*

W czasie lotniczych nalotów na *Pioruna* było kilku rannych od własnych odłamków 40 mm pocisku, który trafił w szlupbelkę. Wśród nich podch. Lech Kwapiszewski. Padały głosy, że podczas ostrzeliwania przeciwlotniczego zestrzelono prawdopodobnie jednego Heinkla. Sukces nie został jednak potwierdzony.

W środę 28 maja w godzinach rannych *Piorun* zawinął do Plymouth, witany owacyjnie przez brytyjskich marynarzy. Ilość ropy jaka pozostała w zbiornikach wynosiła zaledwie dwadzieścia kilka ton, z czego jedynie sześć nadawało się do użytku. Gdy zakotwiczył u wejścia do Devonportu wyglądał żałośnie. Bez ropy i z pustymi magazynami amunicyjnymi sterczał wysoko nad wodę, przechylony na prawą burtę. Robił wrażenie, że leży na mieliźnie.

Wydany po powrocie rozkaz dzienny kmdra Pławskiego brzmiał następująco:

„Dnia 26 maja 1941 roku o godzinie 11.15 rozpoczął się pościg za niemieckim pancernikiem Bismarck *przez cztery kontrtorpedowce Czwartej Flotylli: HMS* Cossack, Zulu, Maori, Sikh *i ORP* Piorun, *które miały za zadanie zatrzymać nieprzyjaciela do czasu przybycia głównych sił. O godzinie 22.37 został zauważony pancernik niemiecki. Zarządzono alarm bojowy o godz. 22.37 – odbój alarmu nastąpił o godzinie 04.00 w dniu 27. 05. 1941 r. ORP* Piorun, *idący na lewym skrzydle 1 dyonu, zauważył nieprzyjaciela i został ostrzelany. Po pierwszej salwie* Bismarcka *ORP* Piorun *otworzył ogień z odległości 13 000 yardów i oddał trzy salwy, po czym okręt uchylił się od skutecznego ognia nieprzyjaciela przy pomocy manewrowania i zasłony dymnej. W ciągu godziny okręt skupiał na sobie ogień nieprzyjacielski i utrzymywał z nim kontakt wzrokowy, manewrując na przemian na kurs oddalania, to znów zbliżania, na odległość minimum 8000 yardów, co umożliwiało samolotom i innym kontrtorpedowcom dojście na pozycję ataku.*

Po zapadnięciu zmroku łączność z nieprzyjacielem została przerwana. Na skutek utracenia kontaktu z resztą okrętów, oraz wskutek złej widoczności, całonocne poszukiwania nie dały możliwości ataku torpedowego. O godz. 07.00 na rozkaz dowódcy Flotylli okręt opuścił teren walki w celu uzupełnienia zapasu ropy. W drodze powrotnej okręt napotkał samoloty nieprzyjacielskie różnego typu, tylko dzięki intensywnemu i skutecznemu ogniowi artylerii przeciwlotniczej okręt nie dopuścił do wykonania przez nich ataku.

W dniu 28. 05. 1941 r. o godzinie 09.40 przybył do Devonport, mając we wszystkich zbiornikach razem 30 ton ropy (w innych wypowiedziach dowódca wspomina o mniejszych ilościach – przyp. M. B.).

W czasie tych wszystkich działań bojowych każdy z załogi okrętu spełniał chlubnie swój obowiązek.

Załoga okrętu wykazała doskonałą sprawność morską, doskonałą postawę i wysoką wartość bojową, przynosząc zaszczyt naszej banderze i okrywając chwałą imię Polskiej Marynarki Wojennej.

Dziękuję Wam za chlubne spełnienie obowiązku.

Niech żyje Polska!

Dowódca ORP Piorun"

Wyczyn ORP *Piorun* został odpowiednio nagłośniony. Marynarze spotkali się z ogromną życzliwością nie tylko społeczności cywilnej. Otrzymane telegramy i życzenia były niezwykle szczere i wzruszające.

Komandor Vian, dowódca 4 Flotylli niszczycieli, w dniu 30 maja, nadał do dowódcy *Pioruna* telegram następującej treści: *„Gratuluję, że byliście pierwszym okrętem naszego zespołu, który spostrzegł nieprzyjaciela. Żałuję, że straciliście okazję zobaczenia końca z powodu braku paliwa. Mam nadzieję, że będziecie ze mną następnym razem gdy będę w akcji."*

Komandor Pławski nie chcąc być dłużnym w podziękowaniach odpowiedział: *„Gratuluję z powodu wspaniałej akcji pańskiej flotylli. Jesteśmy dumni, że mogliśmy brać udział w akcji z panem i byłoby dla nas wielkim zaszczytem być pod pańskim dowództwem w akcji przeciw* Tirpitzowi. *Robiliśmy wszystko co można aby spotkać nieprzyjaciela w ciągu nocy."*

Commander in Chief Western Approaches, przesyłając dowódcy *Pioruna* kopię raportu dowódcy 4 flotylli niszczycieli w akcji przeciwko *Bismarckowi* dodał od siebie:

„Jestem dumny jak dobrze Piorun, *jedyny przedstawiciel Western Approaches Command, wywiązał się z zadania i współczuję wam, że musieliście przerwać akcję z powodu braku paliwa."*

By zakończyć cytowanie kilku z wielu gratulacji jakie napłynęły pod adresem załogi *Pioruna*, warto przytoczyć jeszcze wypowiedź ówczesnego naszego Prezesa Rady Narodowej, Ignacego Paderewskiego. W liście z dnia 22 czerwca 1941 roku do Pławskiego pisał:

840 THE ILLUSTRATED LONDON NEWS June 28, 1941

POLAND'S NAVY IN THE VANGUARD: THE "PIORUN" FINDS THE "BISMARCK."



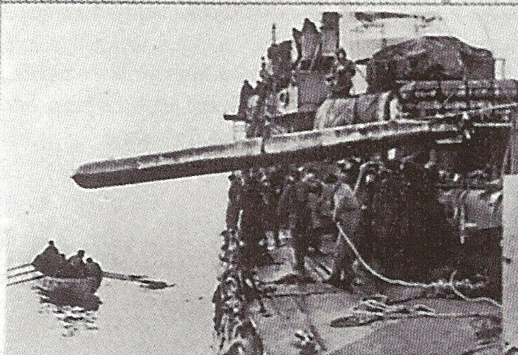
COMMANDER EUGEN PLAWSKI, CAPTAIN OF THE "PIORUN," THE POLISH DESTROYER WHICH FIRST CONTACTED THE "BISMARCK," TEMPORARILY LOST IN THE MIST AND DARKNESS.



THE POLISH QUARTERMASTER PIPING AN ORDER IN BRITISH FASHION WITH AN ENGLISH BOSUN'S PIPE.

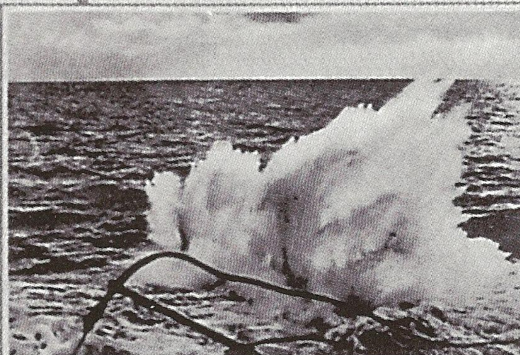


LIEUT.-COM. LUDWIG LICHODZIEJEWSKI, THE FIRST LIEUTENANT OF THE "PIORUN," AND ONE OF THE CREW OF THE SUNKEN POLISH DESTROYER "GROM."



AFTER TORPEDO PRACTICE, ONE OF THE "TIN FISHES" FROM THE "PIORUN" IS PICKED UP AND BROUGHT ABOARD.

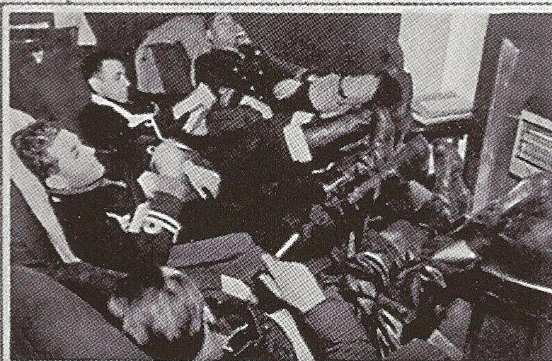
THE first destroyer to sight the "Bismarck," shortly after 10.30 p.m. on May 26—she was sunk at 9 a.m. next morning—was the Polish "Piorun," which kept the enemy in sight in spite of heavy gunfire, and in return she herself opened fire. Sir John Tovey, Commander-in-Chief of the Fleet, sent the following signal to the Polish destroyer: "Many congratulations that you were the first ship of our force to sight the [Continued below.



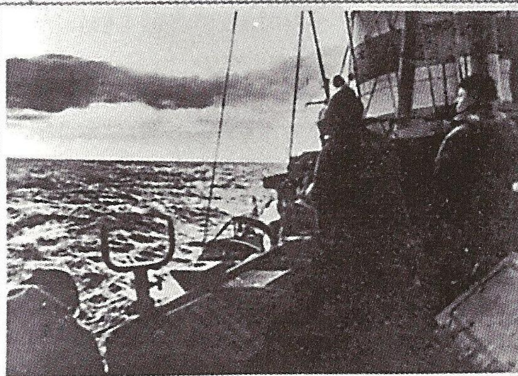
A TORPEDO BEING FIRED FROM THE DESTROYER, WHICH WAS PRESENTED TO POLAND AFTER THE SINKING OF THE "GROM."



THE "FOREIGNERS'" MESS. ABOARD THE "PIORUN" ARE SOME BRITISH RATINGS, WHO ARE SEEN HERE WHILING AWAY A LITTLE OF THEIR SPARE TIME.

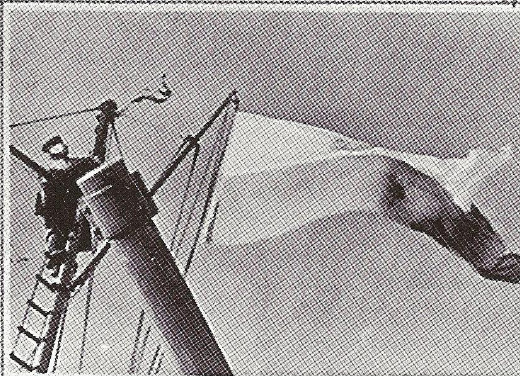


POLISH OFFICERS OFF WATCH ALSO INDULGE IN A LITTLE WELL-EARNED RELAXATION. THE CAPTAIN IS SEATED FURTHEST FROM THE CAMERA.



A SUNSET SYMPHONY: LOOKING AFT FROM THE BRIDGE OF THE DESTROYER AS SHE PATROLS THE SEA NEAR NIGHTFALL.

enemy. I hope you may be with me next time we go into action." The captain of the "Piorun" replied: "We are proud to have been in your company, and it will be the greatest honour for us to be in action under your command against the 'Tirpitz.'" The seamanship qualities of our Polish Allies have been pronounced since the beginning of the war, when two submarines, "Orzel" and "Wilk," squeezed through the dangerous Danish Straits to reach a British port.



THE POLISH ENSIGN FLIES BRAVELY ABOVE THE MUZZLE OF A 4-IN. GUN. THE EMBLEM IS A CROWNED EAGLE ON RED AND WHITE.

O bohaterskiej postawie polskiego niszczyciela z nieprzyjacielskim pancernikiem pisało wiele gazet angielskich. Ten fotograficzny reportaż ukazał się r łamach tygodnika „Illustrated London News". U góry na lewo, dowódca okrętu kmdr. por. Eugeniusz Pławski, na prawo jego zastępca kpt. mar. Ludw Lichodziejewski.

„Panie Komandorze,

Niech mi wolno będzie do uznania i gratulacji wyrażonych Panu Komandorowi przez Wodza Naczelnego, przez Pańskich dowódców i kolegów dorzucić słowa najszczerszej wdzięczności dla Pana Komandora, Panów Oficerów i Załogi ORP Piorun. *Los szczęśliwy zapewne zrządził, że pierwszy ORP* Piorun *wytropił salwujący się ucieczką niemiecki okręt pancerny* Bismarck. *Zaatakowaniem niewspółmiernie silniejszego przeciwnika dał Pan jeszcze jeden dowód bohaterskiej naszej marynarki wojennej. Nieustraszonym pościgiem umożliwił Pan zgromadzenie sił brytyjskich jednostek bojowych, a tym samym pokonanie wroga, okrywając marynarkę wojenną Rzeczypospolitej nowym wieńcem wawrzynu. Niech Bóg błogosławi Waszemu rycerskiemu trudowi, niech Was ma w Swej opiece i niech Was, zwycięskich, szczęśliwie do ojczystych brzegów doprowadzi.”*

Wśród tych radosnych objawów sympatii miało miejsce wydarzenie, które rzuciło cień na komandora. Eugeniusz Pławski spotkał się z próbami zarzutów, że nie przystąpił do wykonania ataku torpedowego. W tym celu szef KMW zarządził dochodzenie, które miało wyjaśnić dlaczego *Piorun* nie wykonał rozkazu wydanego przez dowódcę 4 flotylli niszczycieli.

Może dziwić fakt, że o pracach komisji nie został wcześniej poinformowany Pławski. Sam zainteresowany tak pisał po wojnie:

„Pewnego dnia i to bez żadnego uprzedzenia zjawiła się w Greenock Komisja. (...) Rozgościła się w kancelarii Dyonu i zaczęła wzywać do siebie poszczególnych oficerów Pioruna. *Nic o tym nie wiedziałem [do chwili], aż zameldował mi o tych tajemniczych naradach mój zastępca, kpt. mar. Pitułko. Wreszcie przyszła kolej na mnie. Gdy stanąłem w obliczu Komisji zwróciłem się do kmdra Petelenza z zapytaniem o cel jego przyjazdu, dlaczego jako dowódca okrętu nie zostałem powiadomiony o przyjeździe Komisji, kto nakazał dochodzenie i czy Pan Przewodniczący otrzymał w tej sprawie jakieś upoważnienie na piśmie.*

Kmdr Petelenz był wyraźnie zmieszany i nie był w stanie sformułować konkretnej odpowiedzi na żadne z moich pytań. Dzisiaj gdy piszę te słowa (ok. 1970 roku – przyp. M. B.), wszyscy trzej członkowie Komisji nie żyją. Nie żyje kolega, który przyczynił się do tego dochodzenia. Nie żyje również wiceadmirał Świrski. Nic mi nie pozostaje innego jak puścić tę tajemniczą, ale niezmiernie przykrą dla mnie sprawę w niepamięć.

Muszę jeszcze zaznaczyć, że żadnego protokołu z tego dochodzenia nie widziałem i nie wiem czy był w ogóle sporządzony.”

Według źródeł archiwalnych przechowywanych w Instytucie im. Sikorskiego w Londynie, w aktach Biura Historycznego Marynarki Wojennej, figuruje informacja, że dowódca *Pioruna* nie unikał świadomie atakowania nieprzyjacielskiego okrętu. Końcowe słowa protokołu brzmiały:

„...d-ca ORP *Piorun* nie unikał atakowania, lecz do ostatniej możliwości starał się rozkaz wykonać, oraz że dowódca ORP *Piorun* działał konsekwentnie w myśl powziętej decyzji na podstawie własnej oceny sytuacji.”

Bez komentaża należy zacytować pismo kmdra por. Hryniewieckiego do wiceadmirała Świrskiego, z dnia 14 czerwca 1941 r., w którym jako dowódca dywizjonu niszczycieli tak ocenił postawę swego kolegi po akcji przeciw *Bismarckowi*:

„W wyniku całości akcji ORP Piorun *nie wykonał rozkazu przeprowadzenia ataku, to znaczy tego, co było główną treścią pracy K.T.* (kontrtorpedowców – przyp. M. B.). *Winę przypisuję dowódcy, który nie wykazał silnej woli atakowania i nie potrafił wczuć się w intencję dowódcy taktycznego.”*

W uznaniu ogromnych zasług na wniosek Admiralicji Brytyjskiej Król Jerzy VI odznaczył kmdra por. Pławskiego i kpt. mar. Hessa odznaczeniem „Distinguished Service Cross”, a bosmana Bolesława Łassę i mata Edwarda Doleckiego – „Distinguished Service Medal”.

Pół roku później (?) Krzyżami Walecznych uhonorowani zostali: kmdr por. Eugeniusz Pławski, kpt. mar. Franciszek Pitułko, kpt. mar. Kazimierz Hess, kmdr por. Józef Wielogórski, por. mar. Stanisław Kince, ppor. mar. Lech Kwapiszewski, chor. mar. Józef Wojtkowiak, bosman Bolesław Łassa, mat Edward Dolecki, kilku podoficerów i marynarzy.

Radość załogi *Pioruna* była krótka. Nie było urlopów, ani tak potrzebnego odpoczynku. Ostatniego dnia maja niszczyciel opuścił Greenock płynąc w osłonie kolejnego konwoju.

I. J. P.

Panie Komandorze,

Niech mi wolno będzie do uznania i gratulacji, wyrażonych Panu Komandorowi przez Wodza Naczelnego, przez Pańskich dowódców i kolegów, dorzucić słowa najszczerszej wdzięczności dla Pana Komandora, PP. Oficerów i Załogi O.R.P."Piorun".

Los szczęśliwy zapewne zrządził, że pierwszy O.R.P."Piorun" wytropił salwujący się ucieczką niemiecki okręt pancerny "Bismarck". Zaatakowaniem niewspółmiernie silniejszego przeciwnika dał Pan jeszcze jeden dowód bohaterstwa naszej marynarki wojennej. Nieustraszonym pościgiem umożliwił Pan zgromadzenie się brytyjskich jednostek bojowych, a tem samem - pokonanie wroga, okrywając marynarkę wojenną Rzeczypospolitej nowym wieńcem wawrzynu.

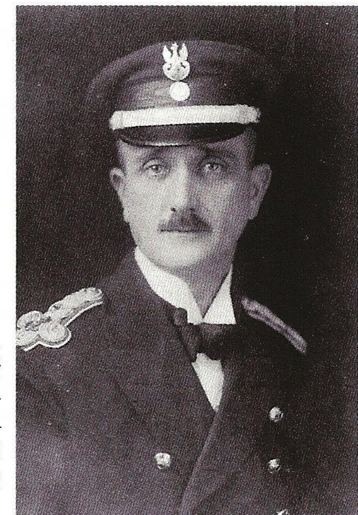
Niech Bóg błogosławi Waszemu rycerskiemu trudowi, niech Was ma w Swej opiece i niech Was, zwycięskich, szczęśliwie do ojczystych doprowadzi brzegów.

IJ Paderewski

New York, 22 czerwca 1941.

Komandor Eugenjusz Pławski,
Dowódca O.R.P."Piorun".

List przewodniczącego Rady Narodowej Ignacego Paderewskiego do komandora Pławskiego.



Komandor Czesław Petelenz. W czerwcu 1941 r. przewodniczył komisji dochodzeniowej, która miała zbadać okoliczności akcji *Pioruna* przeciwko *Bismarckowi* i roli jego dowódcy. Zdjęcie pochodzi z lat dwudziestych.



Piorun przy skalistych brzegach Londonderry.

W obronie żeglugi

Na *Piorunie* nie przebrzmiały echa wydarzeń z ostatnich dni maja, gdy okręt został wyznaczony do osłony konwoju. Tym razem 9 transportowców eskortowanych było przez taką samą ilość niszczycieli i nowy lotniskowiec HMS *Victorius*, który płynął na ćwiczenia gdzieś pod wybrzeże amerykańskie. Do zespołu w ostatniej chwili dołączył krążownik *Norfolk*. Przy sprzyjających warunkach pogodowych konwój opuścił Greenock i ruszył z prędkością 13 węzłów.

2 czerwca *Piorun* uzyskał podejrzany kontakt, a po chwili rzucił kilka bomb głębinowych. Nie udało się ustalić czy był to jeden z podwodnych korsarzy czy kolejna duża ławica ryb.

Dzień później *Piorun* w towarzystwie brytyjskiego *Sherwooda* opuściły zgrupowanie z zadaniem spotkania statku pasażerskiego płynącego z zachodu. Ze względu na pogarszające się warunki pogodowe i mgłę, która zmniejszyła widoczność do jednej mili, samą akcję odwołano, niszczyciele zaś dostały rozkaz kursu powrotnego do Anglii. Duże było zaskoczenie załóg obu okrętów, gdy 5 czerwca o godz. 07:30 przypadkowo natknięto się na ów poszukiwany statek poruszający się z szybkością 19 węzłów. Niewystarczająca ilość ropy u *Sherwooda* spowodowała, że mógł płynąć z szybkością jedynie 12 węzłów. Dowódca *Pioruna* zaproponował angielskiemu kapitanowi by ten skierował swój okręt do Londonderry, gdy tymczasem on sam poprowadzi statek do Greenock. Anglik przystał na ten plan i wkrótce *Piorun* w pojedynkę podjął się eskorty. Na szczęście nie natrafiono na żaden wrogi okręt, a od rana 6 czerwca jednostki otrzymały dodatkowo eskortę lotnictwa. Greenock osiągnięto jeszcze tego samego dnia o godz. 22:30.

Po wizycie w sztabie oficera łącznikowego, lt. Haymana zapanowało wśród załogi ożywienie. Dowództwo floty rozważało możliwość wysłania naszego niszczyciela na stały postój do Nowej Funlandii. Te rewelacje sprawiły, że komandor Pławski zapowiedział marynarzom, by nie oddawali swojej bielizny do prania na lądzie. Gdy zaczęto analizować mapę Kanady i snuć szerokie plany „dokąd będą jeździć na urlopy", dyrektywy dla *Pioruna* uległy radykalnym zmianom. Nie ma urlopów.

13 czerwca opuścili Greenock i po przeszło sześciu godzinach żeglugi przycumowali w Londonderry. O animozjach panujących między Irlandczykami, a Anglikami tak opowiada Pławski:

„Mieliśmy [różne] sposobności by stwierdzić nieprzyjazne stosunki [między obu krajami]. Za każdym razem, gdy zatrzymywaliśmy się na redzie Londonderry celem uzupełnienia ropy, byliśmy natychmiast otoczeni łodziami z handlarzami nabiałem. Dawało nam to możność kupienia setek tuzinów świeżutkich jaj, masła, śmietanki itp. Pozbawieni tych delikatesów w Anglii wcinaliśmy jajecznice po 6 – 8 jaj, a świeże masło nakładało się na chleb na grubość pół cala. Żadna z tych łodzi nigdy nie dobijała do okrętów brytyjskich, toteż sygnalizowali do nas i prosili o zakup jaj na ich rachunek.

Wyjście z Londonderry prowadziło bardzo blisko skalistego wybrzeża na którym zawsze gromadziły się grupy ludzi, przeważnie młodzieży. Gdy przechodziły okręty angielskie Irlandczycy odwracali się plecami, lub też gwizdali i wygrażali pięściami. Piorun *był zawsze witany jak najbardziej przyjaźnie. Tego rodzaju stosunki narodowościowe nie przeszkadzały jednak tysiącom Irlandczyków znajdowania zatrudnienia w stoczniach i kopalniach szkockich."*

16 czerwca w godzinach południowych *Piorun* wyszedł z Londonderry i udał się na spotkanie konwoju płynącego środkiem oceanu z południa. 55 statków osłanianych było przez dwa krążowniki, które gdy tylko zauważyły, że polski okręt dołączył do konwoju, opuściły ze-

spół. Komodor konwoju znajdował się na krążowniku pomocniczym *Moreton Bay*. Statki poruszały się z prędkością 6-7 węzłów.

Wieczorem zaczęły napływać meldunki nakazujące konwojowi zwiększyć czujność ze względu na włoskie i niemieckie okręty podwodne grasujące na Północnym Atlantyku. Zespół poruszał się w sześciu kolumnach po 9 transportowców w każdej. *Piorun* zygzakował przed statkami, a następnie robiąc duże koło odchodził na ich rufy i rzucał po jednej bombie głębinowej. Wszystko po to, by odstraszyć potencjalnych napastników. Po chwili znów wracał na czoło konwoju. Pierwszy dzień żeglugi przeszedł bez denerwujących alarmów.

Gdy kolejnego dnia na niebie pojawiła się *Catalina* ów widok podniósł na duchu cały zespół. Po wymianie sygnałów okazało się, że samolot wysłany do ich dyspozycji może towarzyszyć jako osłona jedynie przez 9 godzin. Dowódca *Pioruna* po nieprzespanych 36 godzinach, mógł wreszcie udać się na odpoczynek.

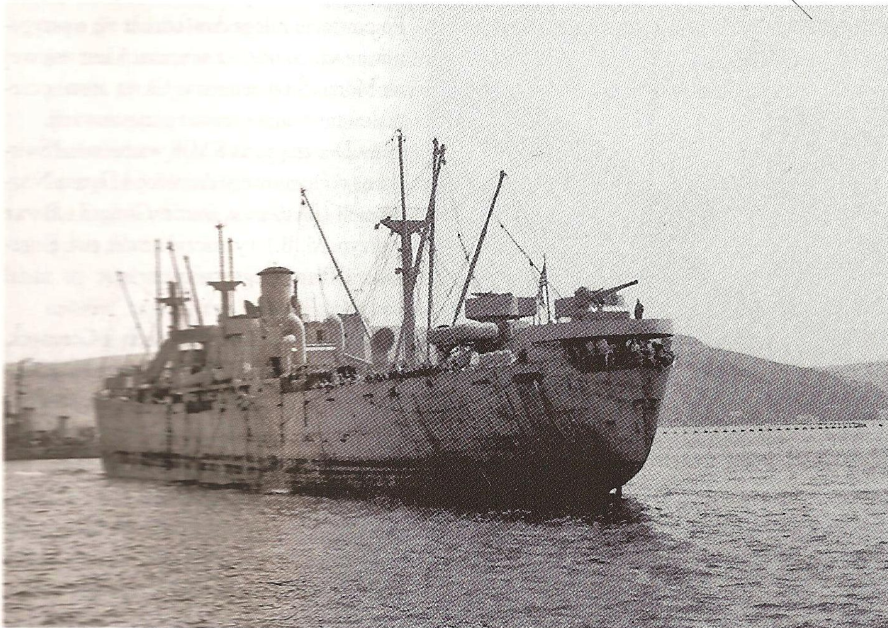
„Gdy po paru godzinach powróciłem na pomost – wspomina Pławski – *morze nadal było spokojne, a widoczność kryształowa. Catalina, jak ten anioł stróż, krążyła w odległości kilku mil w około konwoju. Sama obecność tego samolotu oddziaływała w sposób bardzo dodatni na samopoczucie załóg w konwoju, a przede wszystkim na mnie osobiście jako odpowiedzialnego za bezpieczeństwo tak wielkiej ilości załadowanych transportowców. Około godziny czasu przed zachodem słońca Catalina zatoczyła koło, zbliżyła się do* Pioruna *i nadała sygnał o następującej treści: »ponieważ korzyści z patrolowania w porze nocnej są znikome, czy nie uważa Sir, że Catalina mogłaby wykorzystać spokojne warunki morza, wodować gdzieś w pobliżu drogi konwoju i przenocować na wodzie. Zaoszczędzone w ten sposób paliwo pozwoli na kilka godzin patrolowania w dniu następnym.«*

Oczywiście „Sir" przyjął tę propozycję z największym entuzjazmem. Nazajutrz jeszcze w ciemnościach, usłyszeliśmy za rufą warkot motorów. Catalina nadała nam „Good morning" i rozpoczęła patrolowanie"

Cztery godziny później lotnicy nadali sygnał z informacją, że zmuszeni są opuścić konwój ze względu na ograniczony zapas paliwa. Do osamotnionego zespołu, o godz. 18:00, dołączyło kilka korwet i trałowców. Po zajęciu wyznaczonych pozycji kontynuowano podróż. Greenock osiągnięto 22 czerwca, krótko przed godz. 02:00 w nocy.

Piorun skierował się do pływających warsztatów HMC *Hecla*, gdzie niezwłocznie przystąpiono do naprawy nadbudówek, które ucierpiały od uderzeń fal podczas ostatnich wydarzeń na morzu. Pięciodniowy postój „piorunowcy" wykorzystali na krótki odpoczynek i zejście na ląd.

Amerykański transportowiec typu *Liberty* z żołnierzami kanadyjskimi na pokładzie podczas postoju w Greenock. Listopad 1941 r.



Wyremontowany okręt popłynął do Liverpoolu, gdzie po uzupełnieniu paliwa znalazł się w osłonie nowego konwoju. Transportowce załadowane zostały wojskiem i personelem lotniczym. Wśród tych ostatnich byli także Polacy.

W czasie nocnego marszu gęsta mgła wymusiła na komodorze konwoju nakazanie zapalenia świateł pozycyjnych na wszystkich jednostkach. Do grupy konwojowej dołączyły krążowniki *Edinburgh* i *Cairo*, a także 10 niszczycieli. Wśród handlowców płynął nasz *Pułaski*. W południe *Piorun* uzyskał kontakt i przystąpił do rzucania bomb głębinowych. Atak zakończył się wątpliwym sukcesem bowiem po chwili na powierzchnię wypłynął... olbrzymi wieloryb.

2 lipca krążownik *Cairo* w towarzystwie niszczycieli *Piorun* i *Garland* odesłano do Londonderry. Trzy dni później *Piorun* i trzy brytyjskie niszczyciele udały się na spotkanie z pancernikiem HMS *Royal Sovereign* i lotniskowcem *Furious*. Na skutek dobowego opóźnienia konwoju decyzją Admiralicji brytyjskie niszczyciele opuściły *Pioruna* i popłynęły na spotkanie z innym zespołem. Przed wieczorem trzy transportowce w asyście pancernika, lotniskowca i pięciu niszczycieli zostały wypatrzone przez obserwatorów polskiego okrętu. Do Greenock grupa transportowców i okrętów przypłynęła 12 czerwca. *Piorun* znalazł się w doku, a załoga otrzymała urlopy.

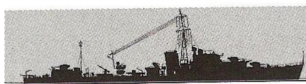
22 lipca okręt po usunięciu awarii i dokonaniu przeglądu technicznego opuścił dok. Z pełnymi zbiornikami paliwa i pobranym prowiantem wyszedł do Reykjaviku, który osiągnął trzy dni później. W porcie tymczasem kotwiczyły inne niszczyciele. Wśród nich stary znajmy – HMS *Legion*. Wszystkie jednostki należące do tej samej flotylli nosiły na kominach nowe oznakowania – biało-czerwone prostokąty „pour vous stre agreable". W ramach ćwiczeń manewrowych siedem niszczycieli opuściło port. Mimo, że okręty były różnych typów, a dowódcy nie brali udziału w podobnych ćwiczeniach od początku wybuchu wojny, manewry wypadły wzorowo. Na tle zmagań załóg okrętowych dobrze zaprezentowali się nasi sygnaliści, w żadnym stopniu nie odbiegając od wyszkolenia kolegów z sojuszniczej marynarki. Kunszt manewrowania pokazał także kmdr Pławski:

„Wiedziałem, że cała moja załoga życzy mi jak najlepiej i że każdy z osobna drży o to, by Piorun *pokazał Anglikom, że «Polacy na morzu nie są w ciemię bici». Wiedziałem również, że na angielskich okrętach, sześciu pozostałych dowódców z fajkami w zębach patrzą ze zrozumiałym niepokojem na* Pioruna, *który wśród nich był nowicjuszem. Anglicy w czasie pokojowym ze specjalną pracowitością i przy każdej sposobności ćwiczyli się w manewrowaniu zespołem.(...) Pod względem manewrowania nie mieli sobie równych."*

Po wielogodzinnych manewrach niszczyciele w szyku torowym udały się z powrotem do Anglii. Następnego dnia spotkały konwój, osłaniany przez pancernik *Malaya*, podążający do Greenock.

Między 2 a 17 sierpnia *Piorun* osłaniał konwoje na brytyjskich wodach przybrzeżnych w Kanale Północnym i na Morzu Irlandzkim.

30 sierpnia zespół okrętów w składzie: krążownik liniowy *Repulse*, krążownik *Sheffield*, lotniskowiec *Furious* i 9 niszczycieli (w tym *Piorun* i *Garland*) osłaniając 8 transportowców z wojskiem, wyszły do Freetown w Zachodniej Afryce.



Dla marynarzy z *Pioruna* była to pewnego rodzaju odmiana. Jednak tym razem nie było im dane „wygrzać" zziębniętych kości po wielu miesiącach pływania na Północnym Atlantyku. Gdy konwój zbliżał się do Azorów w miejscu gdzie na zespół oczekiwał zbiornikowiec, nadszedł meldunek z Admiralicji informujący, że frachtowiec *Fort Richepance* podążający do Clyde zaatakowały wrogie samoloty i okręt podwodny. Dalsza część depeszy zawierała prawdopodobną pozycję storpedowanego statku – 52°30'N i 20°20'W. Do odszukania rozbitków wysłano *Pioruna* i *Garlanda*.

Oddajmy głos kmdrwi Pławskiemu:

„Mniej więcej o godz. 16:00 (3 września – przyp. M.B.) odebraliśmy dość niewyraźny sygnał, z którego można było wywnioskować, że jakiś statek został zaatakowany przez U-boota. Wysłałem telegram do Admiralicji, która odpowiedziała, że sygnału nie otrzymała, że nie posiada żadnych wiadomości o Fort Richepance *i że pozostawia mi wolną rękę w dalszych poszukiwaniach. Zdecydowałem kontynuować drogę do nakazanego miejsca spotkania, a tam zobaczymy co robić dalej.*

Tuż przed godz. 18:00 zobaczyliśmy zbliżającą się do nas mgłę. Poleciłem podnieść sygnał o zmianie kursu na 60°, lecz zanim Garland *zdołał go odczytać, byliśmy już spowici tak gęstą mgłą, że o wykonaniu zwrotu bez ryzyka zgubienia jeden drugiego nie było mowy.*

Kazałem nawiązać kontakt z Garlandem *przy pomocy telefonu krótkofalowego. Po krótkim czasie* Garland *odezwał się. Zapytałem dowódcę (kmdr ppor. K. Namieśniowski) czy widzi nas na radarze. Odpowiedział twierdząco. Po przedyskutowaniu sytuacji ustaliliśmy detale dalszego postępowania. O godz. 18:10 przekazałem* Garlandowi *sygnał, że skręcam na kurs 60°. Według naszych obliczeń był to kierunek z jakiego słyszeliśmy sygnał nadany przez nieznany statek. Krótko po zwrocie i przekonaniu się, że* Garland *jest za nami, zmniejszyłem szybkość do 16 węzłów.*

Wobec tego, że zwrot został wykonany o 10 minut później aniżeli było to początkowo przewidziane, nakazałem oficerowi nawigacyjnemu, ażeby poprawił kurs na 65°. Michałkiewicz (oficer nawigacyjny – przyp. M. B.) *spojrzał na mapę i orzekł, że byłoby to zbyt wiele i zaproponował kurs 62°. Jako, że dowódca musi mieć zawsze rację, kazałem ustalić kurs na 63°. W rzeczywistości nie miało to żadnego znaczenia, gdyż kierunek sygnału statku był przybliżony, a odległość do niego nieznana. Admiralicja umywała ręce, wszelki ślad po* Fort Richepance *zaginął, a mgła była taka, że nie można było rozpoznać ludzi po drugiej stronie pomostu.*

O godz. 20:00 położyłem się spać. Michałkiewicz zastąpił mnie na pomoście. Około północy usłyszałem przez rurę głosową: «Panie komandorze mamy kontakt z prawej burty... coś szybko zbliża się w naszym kierunku...» Rzeczywiście na asdicu było słychać wyraźne echo czegoś szybko posuwającego się w naszym kierunku... ale czego? Okrętu, okrętu podwodnego czy wieloryba? Byłem spokojny, że „upiór" przejdzie nam za rufą, ale obawiałem się czy nie zderzy się z Garlandem. *Nawiązałem kontakt z Namieśniowskim, ale rozwiązać zagadki nie potrafiliśmy. Kilkanaście minut później, raczej kierowany intuicją, nakazałem jednoczesny zwrot w lewo o 90°. Na nowym kursie (333°) szliśmy około kwadransa. Zdawałoby się, że wszystko razem wzięte nie miało żadnego sensu, gdyż mgła nie ustępowała o pół cala. Dyskutowałem sam ze sobą, prowadziłem akademickie rozmowy z Pitułką i Michałkiewiczem, aż wreszcie zdecydowałem się na przeprowadzenie narady z Namieśniowskim. W momencie gdy odbierałem słuchawkę, po raz drugi w ciągu ostatnich 15-20 minut usłyszałem szept intuicji i bez żadnego zastanowienia się dałem rozkaz jednoczesnego zwrotu w lewo 90°.*

I stało się to co można jedynie określić jako zrządzenie opatrzności. Zaledwie parę minut po zwrocie Garland, *który teraz szedł przed* Piorunem *zameldował, że słyszy wołania z prawej burty i że zastopował maszyny."*

Samą akcję ratowniczą tak wspomina kpt. mar. Witold Łoskoczyński:

„Natknęliśmy się na pierwszego rozbitka. Był to steward (w istocie oficer płatnik – przyp. M. B.), *który leżał na dużych drzwiach czy też skleconych razem deskach. Następnie ukazały się tratwy i łodzie. O ile pamiętam, kapitana statku nie było. Został podjęty i zabrany do niewoli przez U-boota* (w rzeczywistości kapitan zginął po storpedowaniu statku – przyp. M. B.). *Według relacji rozbitków zachowanie Niemców było niezwykle humanitarne. Dowódca okrętu podwodnego rzucił parę butelek sznapsa [jednodniowy zapas prowiantu] i pocieszająco pomachał ręką. Miał podobno przekazać, że «destroyer is coming to your help» (niszczyciel jest już w drodze by wam pomóc). Byli śmiertelnie wyczerpani. Jednego nie mogliśmy odżałować.* Fort Richepance *stracił ładunek 16 milionów jaj dla Wielkiej Brytanii i cząstkę... gram radu."*

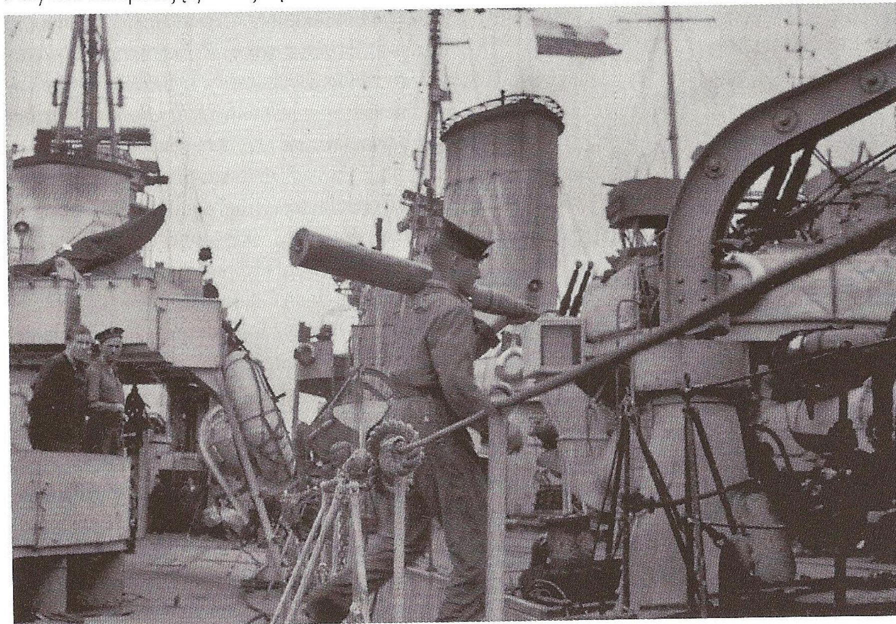
Do cytowanych wspomnień oficerów *Pioruna* należy dodać, że w wyniku podjętej akcji podniesiono z morza 26 marynarzy i 10 lotników amerykańskich. Reszta załogi – około 30 ludzi – zginęła w momencie storpedowania statku (wg słów Pławskiego mowa jest o 11-12 osobach – przyp. M.B.). *Piorun* i *Garland* powróciły do Greenock 5 września. Z tego niecodziennego zdarzenia w biuletynie C. Inc. Western Approaches zachowała się zaledwie krótka, nic nie mówiąca, notatka.

7 września *Piorun* wyszedł na jednodniowy patrol z pancernikiem *Duke of York*. Po powrocie załoga dowiedziała się o przygotowaniach do udziału w operacji konwojowej na Morzu Śródziemnym. Okręt został przemalowany i odpowiednio przygotowany.

Decyzją szefa KMW, wiceadmirał Świrski na tymczasowego dowódcę I Dyonu Niszczycieli (*Błyskawica*, *Burza*, *Garland* i *Piorun* – przyp. M. B.) wyznaczył kmdra por. Eugeniusza Pławskiego pozostawiając go nadal dowódcą *Pioruna*.

14 września okręty wyszły z Greenock, a po dwóch dobach *Piorun* i *Garland* zakotwiczyły w Londonderry. Dzień później polskie okręty na wysokości Kanału Północnego dołączyły do konwoju WS-11X składającego się z: pancerników *Nelson*, *Rodney*, *Prince of Wales*, czterech krążowników *Edinburgh*, *Kenya*, *Sheffield*, *Euryalus*, siedmiu niszczycieli, okrętu amunicyjnego *Breconshire* i 9 transportowców. Celem był Gibraltar.

Marynarz transportujący nabój z pokładu *Pioruna* na zacumowaną burta w burtę *Błyskawicę*.



Według rozkazów portem docelowym była Malta. Wiadomość o wyjściu *Pioruna* na Morze Śródziemne nie ucieszyła jedynie podoficera prowiantowego, bosm. Jędroszczyka. W rozmowie z dowódcą oświadczył, że za dwa dni okręt znajdzie się w ciepłym klimacie, a wtedy setki jaj po prostu zmuszony będzie wyrzucić za burtę. Po przeanalizowaniu tej kwestii zdecydowano, że wszyscy mogą jeść tyle jaj ile pomieszczą „wilczo-morskie" żołądki. Najpoważniej do problemu podszedł por. mar. Stanisław Kince, który podczas jednego z posiłków pochłonął jajecznicę z 16 jaj.

W drodze do Gibraltaru *Piorun* zwiększył szybkość by przyspieszyć tankowanie ropy. 24 września, a więc dzień przed rozpoczęciem operacji „Halberd", która była jedną z trzech największych akcji konwojowych 1941 roku mających na celu niesienie pomocy zaopatrzeniowej dla Malty, zespół okrętów wyszedł na Morze Śródziemne. Dowódca eskadry, wiceadmirał J. F. Somerville zaokrętował się na pancernik *Rodney*, zaś dowódca zespołu towarzyszącego konwojowi, wiceadmirał A.T.B. Curteis na *Prince of Wales*.

Pomoc dla Malty miała miejsce w czasie blokady i nieustającego bombardowania wyspy przez połączone siły powietrzne włosko-niemieckie. Mimo ogromu strat jakie ponosili Brytyjczycy łączność z Maltą była nadal utrzymywana. Transportowce w ładowniach i na pokładach wiozły sprzęt wojskowy, paliwo, żywność i inne środki pozwalające na skuteczne przetrwanie. Dla Brytyjczyków była to pomoc szczególna, gdyż Malta stanowiła jedyną wówczas bazę aliancką w środkowej części basenu śródziemnomorskiego.

W sobotę 27 września zespół osiągnął południk zachodnich wybrzeży Sardynii. O godz. 08:30 Piorun przeszedł na tył konwoju do osłony lotniskowca *Ark Royal*. W południe konwój WS-11X znajdując się na wysokości wyspy La Galite został zaatakowany przez Regina Aeronautica. Zanim doszło do nalotu, nad okrętami pojawił się samolot rozpoznawczy, który wnet ratował się ucieczką. Brytyjskie myśliwce startując z lotniskowca ruszyły w pościg za intruzem. Godzinę później nadleciały formacje samolotów torpedowo-bombowych i w przeciągu 60 minut przeprowadziły trzy zmasowane naloty.

Por. mar. Józef Bartosik (po wojnie w stopniu kontradmirała w Royal Navy – przyp. M. B.) z ORP *Garland*, tak wspomina jeden z ataków lotniczych. Poniższy fragment pochodzi z jego książki pt. „Wierny okręt":

„Jeden z kluczy obrał sobie za cel Garlanda. *Trzy brunatne kadłuby leciały bardzo blisko siebie, niemal dotykając się końcami skrzydeł, i to tak nisko nad wodą, że zdawało się jakby muskały jej powierzchnię. Zdawało się, że lada moment zobaczymy twarze lotników. Mierzyły wyraźnie tuż przed nasz dziób. Były już od nas może na czterysta albo i mniej metrów, gdy nagle najbliższy z samolotów zawahał się, położył na skrzydło i zawrócił, rzucając jednak przedtem do wody ciemne, długie, cygaro. Zauważyliśmy je po pianie, jaką wznieciło spadając. Drugi i trzeci samolot wykonał dokładnie to samo. Wyglądało to wszystko jak na ćwiczeniach, gdyby nie szalony terkot naszej artylerii i smugi pocisków tryskających ku Savojom.*

W wodzie tymczasem rwały ku nam trzy torpedy. Aż trudno było uwierzyć, że to rzeczywistość i że za chwilę może się ona źle dla nas skończyć. Na szczęście już od kilku sekund byliśmy na zwrocie. Być może, iż Włosi nie zauważyli, że w chwili ataku rufa Garlanda *już szybko uciekała w kierunku przeciwnym. Mijały długie sekundy – bez wybuchu. Widocznie torpedy przeszły bokiem."*

W pierwszej fazie nalotu *Piorun* osłaniając *Ark Royal* skutecznie odpierał ataki Włochów. Przekonał się o tym jeden z pilotów, który planując atak torpedowy z prawej burty lotniskowca, po kilku salwach artylerii okrętowej spadł w ogniu do wody. W tej odsłonie jednostki konwoju nie ponosząc strat własnych zestrzeliły pięć z dwunastu atakujących samolotów. Włosi niepowodzenia w powietrzu – w trakcie drugiego na-


Czyszczenie i poprawianie „makijażu" komina.

lotu – powetowali sobie udanym atakiem torpedowym na *Nelsona*. Pancernik został ugodzony w część dziobową. Trzecia odsłona bitwy przyniosła napastnikom dalsze straty bez żadnego sukcesu. Ogółem strącono 10 samolotów bombowych, 1 myśliwiec i 1 samolot zwiadowczy, gdy tymczasem alianci stracili 3 samoloty myśliwskie. Uszkodzony *Nelson* mógł płynąć z prędkością 18 węzłów.

Dowódca *Pioruna* będąc świadkiem wodowania jednego z trzech zestrzelonych myśliwców, podążył na pomoc rozbitkom. Po chwili dwóch lotników wymachując rękoma naprowadziło okręt na kurs:

„Teraz już wszystko zależało od dobrego skojarzenia czasu, czyli czy rozbitkowie znajdą się przy śródokręciu Pioruna *wcześniej aniżeli zbliżający się od rufy w kierunku dziobu wał wodny, bowiem spotkanie się z tym wirem byłoby dla nich fatalne. Ale i tym razem opatrzność okazała nam swoją pomoc. Gdy zastopowałem maszyny mieliśmy jeszcze lekki bieg naprzód. Lotnicy już znajdowali się przy burcie i zbliżali się do wiszącej na śródokręciu ratunkowej sieci, a w momencie, gdy pochwyceni przez kilku marynarzy rozbitkowie znaleźli się ponad powierzchnią wody pod ich nogami przeszła kotłująca się fala. Dokładnie 8 minut po przymusowym wodowaniu uratowani lotnicy stali na pokładzie* Pioruna.*"*

Po udanej akcji ratowniczej na niszczyciel dotarł sygnał z *Prince of Wales*: – *Piorun* ma pozostać w asyście *Nelsona*.

Walka powietrzna miała się ku końcowi, gdy o godz. 15:00 nadeszła wiadomość o zbliżaniu się floty włoskiej w dwóch zespołach. Admirał Somerville z brytyjskiego zgrupowania natychmiast wydzielił okręty z zadaniem zatrzymania nieprzyjaciela. W grupie tej znalazł się m. in. ORP *Garland*. Pozostałe, to trzy pancerniki i pięć niszczycieli.

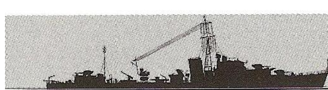
Do obrony konwoju wyznaczono trzy krążowniki i dziesięć niszczycieli, zaś do osłony lotniskowca – dwa krążowniki i dwa niszczyciele (w tym *Piorun*), płynące w pewnym oddaleniu od konwoju.

Zespół brytyjski po odpędzeniu floty włoskiej powrócił do konwoju. Włosi jak się później wyrazili do walki nie przystąpili z powodu... mgły ograniczającej nawiązanie kontaktu bojowego z grupą Somerville'a.

Zapadł zmrok i zgodnie z zarządzeniami dowódcy konwój podzielił się na dwie grupy. Pierwszą stanowiły pancerniki, lotniskowiec i flotylla niszczycieli, do grupy drugiej należały transportowce pod eskortą krążowników i niszczycieli zdążające w kierunku Malty. Zespołowi „A" będącemu eskadrą pancerną wyznaczono kurs powrotny na zachód.

28 września w godzinach rannych konwój dotarł do Malty. *Piorun* i *Garland* w składzie „Force X" patrolują u południowych wybrzeży Sardynii. Co warte jest odnotowania, że w tym samym czasie na tych wodach przebywał jeszcze jeden polski okręt – ORP *Sokół* (d-ca kpt. mar. Borys Karnicki), od trzech dni patrolujący północno zachodnie wybrzeże Sycylii w rejonie przylądka St. Vito.

Wieczorem adm. Somerville postanowił odesłać *Nelsona* z powrotem do Gibraltaru. Na taką decyzje wpłynęła spadająca szybkość i coraz





Sygnalista na *Piorunie*.

większe zanurzenie kolosa. Na jego osłonę wyznaczono *Pioruna*, *Garlanda* i jeden brytyjski niszczyciel *Duncan*:

Cały dzień następny przeżyliśmy w stałym oczekiwaniu na ataki lotnicze i podwodne. Świadomi ciążącej na nas odpowiedzialności, pilotowaliśmy Nelsona ze specjalną czujnością.

Jeśli chodzi o Pioruna, to dwukrotnie uzyskiwaliśmy podejrzane kontakty podwodne i zrzuciliśmy kilkanaście bomb głębinowych. Za każdym razem podziwiałem zwrotność Nelsona, który nie patrząc na swój obciążony „żołądek" i zdeformowany kadłub z gracją baletnicy nadążał za ruchami swojej eskorty.

Do Gibraltaru okręty przybyły 30 września o godz. 11:15. Także pozostałe jednostki zespołu szczęśliwie zawinęły do Gibraltaru. Odbyło się to w dwóch turach: 30 września i 1 października.

2 października o godz. 01:20 *Piorun*, *Garland* i dwa brytyjskie niszczyciele wyszły z Gibraltaru jako osłona małego konwoju płynącego do Anglii. Przed odkotwiczeniem na *Pioruna* przyjęto 18 polskich oficerów (inne źródła mówią o 4 oficerach i 20 szeregowych – przyp. M. B.), którzy po udanych ucieczkach z niemieckich obozów jenieckich, różnymi drogami przez Francję, Hiszpanię, Maroko przybyli do Gibraltaru. Dwa dni później niszczyciele Royal Navy zawróciły, a jedyną osłoną dla transportowców pozostały nasze okręty.

8 października, na pozycji 48°16'N i 25°11'W do konwoju dołączyły statki płynące ze Stanów Zjednoczonych, wśród nich *Sobieski*. Po kolejnych dwóch dniach konwój wszedł do Greenock.

W piątek dnia 17 października o godz. 18:30 ORP *Piorun* odkotwiczył z Greenock i udał się z konwojem do Kanady. Drugim okrętem z pod biało-czerwonej bandery był ORP *Garland*. Konwój tworzyły: lotniskowiec *Indomitable*, krążownik pomocniczy *Danton*, francuski liniowiec pasażerski *Pasteur*, statek chłodnia i trzy stare niszczyciele angielskie. Przy złych warunkach pogodowych najbardziej „cierpiał" lotniskowiec, który na wzburzonym morzu czerpał niesamowite ilości wody swoim pokładem. 20 października okręty wraz z eskortą brytyjską odłączyły się od konwoju pozostawiając statki pod opieką *Pioruna* i *Garlanda*. Brytyjczycy w tym czasie udali się na spotkanie konwoju podążającego z południa do Anglii. Eugeniusz Pławski w obawie przed wyczerpaniem zapasu paliwa, dnia 23 października, opuścił konwój w pozycji 45°17'N i 44°51'W zarządzając kurs na port Saint John's w Nowej Funlandii. Postój był krótki, gdyż po pięciu godzinach okręt był gotów do wyjścia w morze. Z pełnym zapasem wody słodkiej i ropy jeszcze tego samego dnia dołączył do konwoju. 26 października 1941 r. zespół zakotwiczył w porcie Halifax. Dla naszych załóg była to data szczególna. Otóż po raz pierwszy w historii polskie okręty (*Piorun* i *Garland*) przepłynęły Atlantyk i dotarły do Kanady. Wspomnijmy, że przejście konwoju do Halifaxu miało przebieg spokojny, nie uzyskano żadnego kontaktu z nieprzyjacielem.

Ze względu na awarię liniowca *Pasteur* podróż powrotna odłożona została do pierwszych dni listopada. Przez dziewięć dni marynarze PMW mogli doświadczać serdecznego przyjęcia zarówno ze strony Kanadyjczyków jak i miejscowej Polonii.

4 listopada o godz. 11:30 gościnny port żegnał konwój, podążający do Anglii. Na *Pasteura* zaokrętowano żołnierzy z 5-tej Dywizji Kanadyjskiej, a na dwa transportowce załadowano czołgi, artylerię i inne zapatrzenie wojskowe. W pierwszym dniu podróży konwojowi towarzyszyły samoloty kanadyjskie i pięć niszczycieli amerykańskich (poszukiwały zaginiony konwój „XY" – przyp. M. B.)

Sztormowa pogoda spowodowała przesunięcie ładunku na jednym z transportowców. *Garland* pozostając jako osłona przeprowadził statek 12 listopada do Belfastu, a następnie popłynął do Gourock w celu dokonania remontu.

Konwój, któremu towarzyszył *Piorun* został poinformowany, że na Atlantyku grasują prawdopodobnie 63 okręty podwodne. Na domiar złego sztormowa pogoda utrudniała obserwację i żeglugę:

„Stojąc na skrzydle pomostu, razem z kpt. Pitułką zachwycaliśmy się pięknem rozbestwionej natury. Fala szła z lewej burty od rufy. Rozmiary jej były przerażające, a grzebienie jej sięgały wysokości kilku metrów ponad naszymi głowami. Gdy taki przewalający się bałwan zbliżał się do pomostu, wyglądało, że się znajdował na odległość wyciągniętego ramienia i że za chwilę runie na pomost całym swoim ciężarem. Gdy już zdawało się, że czas na polecenie duszy Bogu, grzebień raptownie znikał z oczu, dziób Pioruna *na chwilę wystrzeliwał w górę, a następnie ześlizgiwał się w przepaść już po drugiej stronie uciekającej fali. Gorzej działo się na pokładzie. Setki ton wody przelewały się pomiędzy nadbudówkami, działem przeciwlotniczym i aparatami torpedowymi. Motorowe kutry i łodzie wiosłowe uległy poważnym uszkodzeniom, jak również skrzynie i klatki przeznaczone do przechowywania żywności. Pociski armatnie wyrzucone ze swoich gniazd leżały dookoła dział. Wszelki ruch ludzi na pokładzie ustał całkowicie, a kuchnie przestały działać."*

Piorun z dwoma statkami dotarł 12 listopada do brzegów Szkocji. W Kanale Północnym jeden transportowiec odłączył się, drugi z niszczycielem wszedł do Greenock. 14 listopada *Piorun* przeszedł do Glasgow w celu dokonania remontu. Przystąpiono do wyładowania amunicji, usunięcia ropy i opróżniania magazynów, zaś cała załoga przeszła do koszar marynarki wojennej. Do końca roku niszczyciel nie brał już udziału w walce na morzu. Na okręcie zamontowano nowoczesne urządzenia radarowe i zmieniono dotychczasowe działka na 20 mm działka Oerlikona.

Dla kmdra por. Eugeniusza Pławskiego dowodzenie *Piorunem* i przejście Atlantyku było podsumowaniem pewnego etapu w życiu tego bardzo zdolnego i lubianego oficera. W styczniu 1942 roku zdając do-



Kpt. mar. Franciszek Pitułko, z-ca dowódcy niszczyciela ORP *Piorun* od 13. 05. 1941 r. do 04. 06. 1942 r.; p.o. d-cy okrętu od 30. 12. 1941 r. do 17. 01. 1942 r.

wództwo kmdr. por. Stanisławowi Hryniewieckiemu i awansując do stopnia pełnego komandora, został ekspertem morskim przy Poselstwie Rzeczypospolitej Polskiej w Sztokholmie. Na morze wrócił w maju 1943 roku, gdy objął dowództwo krążownika ORP *Dragon*. Na *Piorunie* w ciągu 14 miesięcy służby przepłynął 60 000 mil morskich. Jak wyraził się po wielu latach, największym wyczynem jego załogi było, że nie stracili żadnego statku w eskortowanych konwojach. Odchodząc z okrętu tak pisał o kolegach – oficerach:

„Stojąc obok F. Pitułki, myślałem o tym jak dużo zawdzięczam temu koledze z którym dane mi było spedzić prawie rok czasu na pokładzie Pioruna. *Wysoce zdyscyplinowany i lojalny oficer, ceniony i lubiany przez załogę, dla której był prawdziwym. ojcem. Doskonały kolega, był przykładem wysokiej klasy oficera w naszej marynarce. Nie mogłem marzyć o lepszym zastępcy.*

Pierwszym oficerem artylerii był kpt. mar. K. Hess. Zakochany w swej specjalności, znał wszystkie tajemnice w tym skomplikowanym dziale i prowadził go z precyzją zegarmistrza. Sumienny, o najspokojniejszych nerwach, Hess był świetnym nabytkiem dla Pioruna. *Osobiście, będąc specjalistą od broni podwodnej, nie wiele znałem się na artylerii, to też w 100% polegałem na kpt. Hessie i jego doskonałej obsłudze artyleryjskiej na* Piorunie.

Oficerem broni podwodnej był por. mar. S. Kince, lekarzem okrętowym por. mar. dr Jezierski, drugim oficerem artylerii ppor. mar. Pryfke, oficerem łączności por. mar. (kpt. mar. – przyp. M. B.) Łoskoczyński, oficerem gospodarczym chorąży Maciesowicz, jego pomocnikiem podchorąży L. Kwapiszewski. Popełniłbym wielki grzech, gdybym nie wspomniał o takich filarach jakimi byli chorążowie Kacper Grzywczyk, Jan Chmara i Józef Wójtkowiak.

O każdym z nich mógłbym pisać tylko rzeczy dodatnie. Najwięcej czasu na pomoście spędziłem z oficerem nawigacyjnym por. mar. M. Michułkiewiczem. Wybitny ten oficer oraz wspaniały kolega razem ze swoim pomocnikiem bosmanmatem S. Przybylińskim, dokonywali istnych nawigacyjnych cudów.

Na czele załogi maszynowej stał kmdr ppor. inż. Wielogórski. Znaliśmy się jeszcze z czasów I wojny światowej na Morzu Czarnym. Był to tak zwany „dusza człowiek". Potrafił zjednać sobie nie tylko swoich maszynistów, drenarzystów, elektrykarzy i palaczy, ale również całą załogę pokładową. Był on na Piorunie *najstarszym wiekiem. Mógł siedzieć spokojnie na lądzie, lecz tak długo wiercił dziurę w KMW, że Admirał uległ. Gdybym mógł wyszczególnić nazwiska i zaopiniować tych dwustu kilkudziesięciu oficerów, podoficerów i marynarzy, czytelnik przekonałby się, że miałem załogę najwyższej klasy. Nie trzeba też dziwić się, że* Piorun *był tak wysoko ceniony przez naszych przełożonych angielskich."*


Kmdr por. Stanisław Hryniewiecki, dowódca okrętu ORP *Piorun* od 17. 01. do 24. 05. 1942 r. Zdjęcie wykonane gdy dowodził niszczycielem *Orkan*.

Pitułko Franciszek (1909-1978), kmdr por., kpt. ż. w. Urodzony 18 października w Rzęśnie Podlaskiej pod Lwowem, ukończył 15 sierpnia 1930 r. Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. Jako ppor. mar. służył w Kadrze Floty, potem odbył Kurs Aplikacyjny dla Podporuczników, służył na *Wilii*, *Mazurze* i – awansowany na por. mar. – na *Bałtyku*. Przez rok był adiutantem d-cy Obrony Wybrzeża. Odbył kurs elektrotechniczny i kurs artylerii morskiej oraz krótki staż we Francji, a następnie kurs oficerów artylerii morskiej na kanonierce *Generał Haller*. Od grudnia 1934 do sierpnia 1935 roku służył na *Burzy*, kolejno jako oficer wachtowy i III oficer artylerii, a potem przez dwa lata na lądzie, najpierw na stanowisku z-cy d-cy baterii im. H. Laskowskiego, a potem z-cy d-cy baterii w Dyonie Artylerii Nadbrzeżnej w Gdyni. Od kwietnia 1937 roku do maja 1938 r. był z-cą d-cy *Mazura*, po awansie na kpt. mar. z-cą d-cy *Wilii*, a od maja 1938 roku i oficerem artylerii na *Gromie*.
Na stanowisku tym zastał go wybuch wojny. Pełnił je do 27 stycznia 1940 r., po czym otrzymał przydział do Kadry Marynarki Wojennej na ORP *Gdynia* w Devonport, gdzie był d-cą kompanii. W czerwcu t.r. został d-cą wojskowym transportowca *Batory* na czas ostatniej podróży ewakuacyjnej jaką ten statek przeprowadził pod koniec walk we Francji, zabierając z St. Jean de Luz do Plumouth ostatnie polskie oddziały. W dniu 6 sierpnia 1940 r. został tymczasowo I oficerem artylerii na *Błyskawicy*, 22 października t.r. zastępcą d-cy obsadzonego przejściowo przez Polaków francuskiego kontrtorpedowca *Ouragan*, a 1 maja 1941 r. z-cą d-cy *Pioruna*.
Wziął udział w akcji przeciwko *Bismarckowi*. Dnia 22 grudnia t.r. pozostawał w dyspozycji Komendanta Morskiego „Północ". Od 1 sierpnia 1942 roku przez dwa lata był d-cą *Burzy* i na stanowisku tym okazał się jednym z najbardziej bojowych oficerów PMW, wybitnie odznaczając się podczas eskortowania atlantyckich konwojów. Podczas jednej z operacji konwojowych, w grudniu 1942 r. dowodzona przez Pitułkę *Burza* uszkodziła niemieckiego U-boota, w toku innej – w lutym 1943 r. – wytropiła, celnie zbombardowała i walnie przyczyniła się do zniszczenia U-606. W lipcu t.r. podczas przeprowadzania konwoju do południowo zachodniej Afryki przebyła równik jako pierwszy w dziejach polski okręt wojenny. Awansowany 3 maja 1943 roku do stopnia kmdr. ppor. przeszedł 27 czerwca 1944 roku do KMW na stanowisko kierownika Referatu Organizacyjno-Szkoleniowego, a 29 lipca 1945 r. został z-cą d-cy krążownika *Conrad*. Pół roku po awansie 13 marca 1946 r. do stopnia kmdr. por. przeszedł do dyspozycji Komendanta Morskiego „Południe", a od 21 października t.r. był d-cą Grupy Wydzielonej „M4".
Po demobilizacji pozostał w Anglii. Uzyskał później angielski dyplom kpt. ż. w. i od 1969 roku pływał jako kapitan frachtowców na lini Edynburg – Rotterdam – Antwerpia.
Był kawalerem Orderu Virtuti Militari i brytyjskiego Distinguished Service Cross.
Zmarł w Londynie 17 lutego 1978 roku. Urnę z prochami wmurowano w ścianę kościoła św. Andrzeja Boboli w Londynie.



ORP *Piorun* w Halifaksie

Kolejny rok wojny

18 stycznia 1942 r. goszczący w Glasgow wiceadmirał Jerzy Świrski spotkał się z załogą *Pioruna*. Dla niszczyciela były to ostatnie dni w doku, po przeprowadzeniu na nim wielu prac remontowych. Admirał w kilku słowach przypomniał o dotychczasowej wzorowej postawie marynarzy i dodał, że czeka ich w dalszym ciągu ciężka służba zwłaszcza, że walka o Atlantyk trwa nadal. Niemieckie okręty podwodne grasujące na tych wodach wyrządzały poważne szkody alianckiej żegludze handlowej.

W trakcie remontu załoga nie tylko dbała o okręt, lecz także o własne zdrowie. Różne badania i ćwiczenia lekarskie miały utrzymać ich w dobrej kondycji fizycznej. Ci zaś, którzy czuli się gorzej wysłani zostali do koszar na lądzie. Ich miejsca zajęła młoda obsada.

20 stycznia kmdr por. Stanisław Hryniewiecki przejął obowiązki od p.o. dowódcy kpt. mar. Franciszka Pitułki. Dwa dni potem okręt opuścił suchy dok i stanął przy molo portowym w Glasgow. Przystąpiono do uzupełniania zapasów. W następnych dniach przeprowadzono próby szybkości maszyn. Na niszczycielu przebywali jeszcze angielscy inżynierowie, wychwytujący wszystkie wady i niedociągnięcia. W dniach 27 i 28 stycznia usunięto zaobserwowane usterki w maszynowni. I znów okręt wyszedł w morze na dalsze próby szybkości oraz sprawdzenie systemu sterowego. Kolejny dzień to kontrola urządzeń nawigacyjnych i artyleryjskich. Ostatniego dnia stycznia udał się na patrol koło wyspy Rothesay.

2 lutego załoga pożegnała kpt. mar W Łoskoczyńskiego, który otrzymał przydział na ORP *Burza*.

Pierwszy patrol na Morzu Irlandzkim, pod nowymi rozkazami, przeprowadzono w dniach od 4 do 6 lutego. Był to w założeniach rejs szkoleniowy, mający na celu zgranie załogi. W ciągu tych dni pokonano 391 mil. Między 7 a 9 lutego zaliczono ćwiczenia desantowe na okręcie. Podobne zadania kontynuowano jeszcze przez parę kolejnych dni. 12 lutego *Piorun* będąc na patrolu przyjął depeszę, że w ich sąsiedztwie przebywa okręt podwodny. Całą szybkością maszyn ruszył w rejon poszukiwań. Mimo, że pościg kontynuowano przez dwa dni, pokonując 436 mil, nie uzyskano kontaktu z U-bootem. O dalszych wydarzeniach wspomina Czesław Staniszewski:

> *„Po bezskutecznym pościgu [za okrętem podwodnym] wracamy tegoż dnia do Gourock. 14 lutego uzupełniamy paliwo i prowiant, a 15 lutego w niedzielę odkotwiczamy i idziemy w morze w kierunku południowym. Po przebyciu 252 mil 16 lutego zachodzimy do portu w Liverpool. 17 lutego odkotwiczamy, udając się w patrol na Atlantyk. Tego dnia przepłynęliśmy 171 mil. W środę 18 lutego pozostajemy nadal w patrolu, przepływając 470 mil. 19 lutego w czwartek chwyta nas na Atlantyku straszny sztorm. Przechodzimy tego dnia 451 mil. Dnia następnego morze się uspokoiło i przepływamy dalsze 453 mile. Dnia 21 lutego sobota. Po przepłynięciu 320 mil zakotwiczyliśmy w porcie szkockim Greenock. W niedzielę z Greenock udajemy się do odległego o 5 mil Gourock. W porcie Gourock pozostajemy do 26 lutego, przygotowując się do dalszej drogi."*

Po kilkudniowym postoju 26 lutego o godz. 10:25 *Piorun* odkotwiczył z Gourock i udał się do irlandzkiego portu w Londonderry. Dwugodzinny postój wykorzystano na uzupełnienie zapasów paliwa, poczym okręt wyszedł w morze na spotkanie z konwojem ON 70 podążającym do kanadyjskiego Halifaxu.

Osłoną dla 35 statków były 4 korwety Royal Navy i 1 francuska. Na *Pioruna* zaokrętował się dowódca osłony. W dniu 27 lutego konwój zaskoczony został przez sztorm, zmuszając załogi do jeszcze większej uwagi i koncentracji. Następne dni przeszły jednak we względnym spo-

koju. Dopiero w środę 11 marca podsłuch na *Piorunie* wykrył znajdujący się w pobliżu nieprzyjacielski okręt podwodny, wyczekujący stosownej chwili na przeprowadzenie ataku torpedowego. Pół godziny przed północą zarządzono alarm, po czym niszczyciel zmienił kurs, kierując się na miejsce gdzie podobno czaił się wróg. Ten widząc zbliżający się okręt szybko wykonał manewr zanurzenia. Mimo to hydroakustycy nie zgubili U-boota i po chwili rzucono 4 bomby głębinowe. Nie mamy potwierdzenia czy atak zakończył się pełnym sukcesem (wg Cz. Staniszewskiego okręt podwodny został zatopiony – przyp. M. B.). Z drugiej strony samo wykrycie i ewentualne przepędzenie intruza z rejonu przemarszu konwoju, należy zapisać na sukces polskich marynarzy.

12 marca statki będące na południe od Nowej Funlandii przejęły jednostki US. Navy, a *Piorun* udał się do portu Saint John's, wykorzystując ten czas na szybkie uzupełnienie paliwa, wody i żywności. Po pięciu dniach był w bazie Argentia na Nowej Funlandii, rzucając cumy przy amerykańskim okręcie warsztatowym USS *Praire*. Powodem postoju były uszkodzenia powstałe na skutek silnego sztormu na Atlantyku.

Przed opuszczeniem Argentii załogę spotkał miły prezent. Z okrętu warsztatowego z pomocą dźwigu opuszczono na pokład *Pioruna* dużą siatkę wypełnioną konserwami, puszkami z indykiem, szynką i całym szeregiem przeróżnych przysmaków. Powodem tego serdecznego daru była pamięć o zbliżających się Świętach Wielkanocnych, które przyszło im spędzić dopiero po powrocie do Greenock.

W sobotę po południu dnia 21 marca o godz. 17:00 *Piorun* znalazł się na oceanie w drodze do Wielkiej Brytanii. Napotkany konwój składał się z 27 transportowców.

27 marca około godz. 10:00 – jak odnotował w swoim pamiętniku mar. Staniszewski – zauważono na horyzoncie jakąś jednostkę nawodną. Na ów statek wysłano rozkaz bezzwłocznego zatrzymania maszyn, a po chwili *Piorun* zbliżył się do tajemniczej sylwetki. Według dokumentów był to norweski zbiornikowiec. Zachowanie załogi jak i ładunek nie usunęły pewnych podejrzeń, co do faktycznego celu podróży. W końcu zarządzono by statek szedł z konwojem do Anglii.

29 marca ponownie spotkano zbiornikowiec, ale był to statek brytyjski, który po wymianie sygnałów rozpoznawczych dołączył do konwoju. 1 kwietnia eskortę poinformowano o możliwości spotkania U-bootów. Gdy udały się we wskazany sektor, istotnie podsłuch wykrył kilka okrętów podwodnych. W miejscach podejrzanych rzucono bomby głębinowe. Z pomocą przyszło lotnictwo brytyjskie osłaniając zespół do Gourock. Piorun z Gourock przeszedł do Glasgow na czyszczenie kotłów. Tam stał do 8 kwietnia, a część załogi wyjechała na krótkie urlopy.

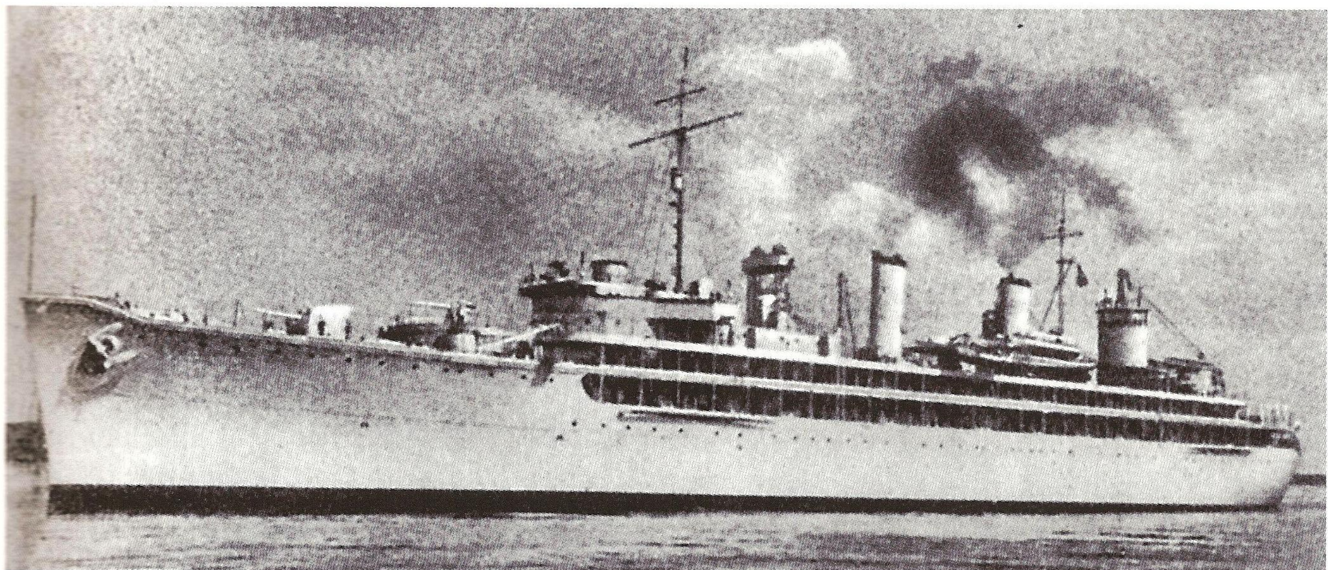

Widok portu St John's.

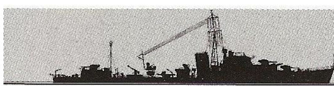
Gdy marynarze przystąpili do wyładowywania na ląd amunicji znajdującej się w jednej z komór rufowych, wśród członków załogi zaczęto spekulować nad celowością tego działania. Otoczkę tajemniczości wywołał fakt przybycia trzech mężczyzn w cywilnych ubraniach, którzy bezzwłocznie udali się na spotkanie z kmdrem Hryniewieckim. Domysłom nie było końca. Wspomina Czesłw Staniszewski:

„*8 kwietnia o godz. 10:00 na molo w porcie Gourock* (Greenock – przyp. M. B.) *zostały podstawione dwa wagony towarowe. Przy nich stało trzech panów w cywilnych ubraniach. Załoga ORP* Piorun *rozpoczęła wyładowywanie tych wagonów. Były to skrzyneczki, długości bodajże dwóch cegieł. Pomimo małych rozmiarów były dość ciężkie.*

Nikt z załogi wówczas nie wiedział co w nich się znajduje. Zawartość dwóch wagonów została złożona w opróżnionej komorze amunicyjnej na rufie. Po skończeniu wyładunku komora amunicyjna została zamknięta i zaplombowana przez cywilnych osobników. O godz. 16:30 odkotwiczyliśmy z portu w Gourock, udając się do Północnej Irlandii, do portu w Londonderry. Z nami na morze wyszli wymienieni osobnicy cywilni. Po odkotwiczeniu i wyjściu w morze, załoga została powiadomiona, że w komorze amunicyjnej, do której złożone zostały skrzyneczki, znajduje się złoto angielskie w sztabach.(...) Anglicy spodziewając się ewentualnej inwazji na Wyspę ratowali swój skarbiec. Darzyli nas Polaków wielkim zaufaniem powierzając przewiezienie swego skarbu polskiemu okrętowi ORP Piorun."

Okręt warsztatowy USS *Praire*.





8 kwietnia o godz. 17:08 *Piorun* zawinął do Londonderry, gdzie pobrał paliwo. Także brytyjski niszczyciel *Churchill* miał w jednej z komór złoto. Następnego dnia, w pobliżu latarni Orsay (południowo zachodni cypel wyspy Islay), okręty dołączyły do statków *Letitia* i *Batory*, które podążały do Halifaxu. Na każdym z okrętów było po 5 ton złota pochodzącego z rezerw banków angielskich, a należące do Związku Radzieckiego. Konwój wyruszył z szybkością 12-13 węzłów, korzystając w pierwszych dniach żeglugi z eskorty lotniczej. Ze względu na cenny ładunek w sektorach gdzie raportowano o prawdopodobieństwie spotkania okrętów podwodnych, na niszczycielach ogłoszono alarm bojowy. 12 kwietnia *Piorun* uzyskał dwukrotnie kontakt z U-bootem i rzucił po 5 bomb głębinowych. Bez rezultatu. Następnego dnia zerwał się tak silny wiatr, że doprowadził do uszkodzeń na obu jednostkach. Na *Piorunie* stwierdzono zatopienie komory amunicyjnej nr 1 wskutek obluzowania się nitów. W dniach 15 i 16 kwietnia osłona sygnalizowała uzyskanie kontaktu z podwodnym nieprzyjacielem. W obu przypadkach nie doszło jednak do spotkania. Mimo poważnych uszkodzeń konwój dotarł do Halifaxu w dniu 16 kwietnia. Natychmiast przystąpiono do wyładunku cennych skrzyneczek ze złotem na podstawione już wagony.

Po trzech dniach odpoczynku *Piorun* i *Churchill* udały się na poszukiwanie zaatakowanego statku na pozycji 43°19'N i 58°40'W. 21 kwietnia *Piorun* opuścił Halifax przechodząc do bazy w Argentii, oczekując przez pięć dni na sformowanie konwoju do Anglii.

Przejście powrotne do szkockiego Greenock miało tym razem spokojny przebieg. Konwój dotarł do portu przeznaczenia w dniu 9 maja. Od połowy miesiąca *Piorun* poszedł na kilkudniowy remont do Gladstone Dock, a następnie na dwa tygodnie do Clouver Dock w Liverpoolu. 22 czerwca na mocy Zarz. Pers. Szefa KMW nr 14 z 30 maja kmdr por. Hryniewiecki zdał funkcję dowódcy okrętu kmdr. ppor. Tadeuszowi Gorazdowskiemu, dotychczasowemu „pierwszemu po Bogu" na niszczycielu ORP *Krakowiak*.

Wyremontowany i sprawny okręt oczekiwał na kolejne atlantyckie rejsy. Sposobność taka nadarzyła się 30 maja, gdy został wyznaczony do osłony zespołu 27 statków w drodze do Stanów Zjednoczonych. W notatkach mar. Staniszewskiego znajdujemy suchy zapis z tego konwoju:

„Dnia 1 czerwca przeszliśmy 426 mil. 2 czerwca o godz. 12:30 rzuciliśmy bomby głębinowe przeciwko łodziom podwodnym, które chciały przedostać się do środka naszego konwoju. Ponownie rzuciliśmy bomby głębinowe o godz. 14:00. Tego dnia przepłynęliśmy 354 mile. 3 czerwca o godz. 10:00 znów wykonaliśmy atak bombami głębinowymi, lecz nie było widać specjalnych znaków na morzu z których można było wnioskować, że intruz został zatopiony.

Kolejnego dnia o godz. 17:00 atak głębinowy. 5 i 6 czerwca upłynęły w spokoju, a my pokonujemy 440 mile. 8 czerwca statki zostają przejęte przez konwój okrętów amerykańskich."

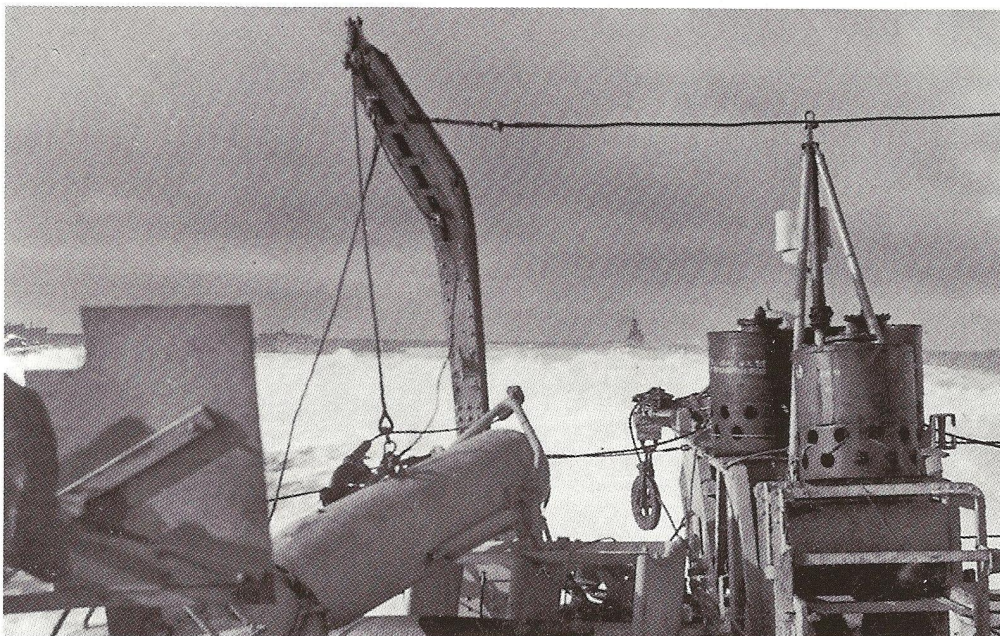


Kmdr. ppor. Tadeusz Gorazdowski był dwukrotnie dowódcą *Pioruna;* od 22. 06. 1942 r. do 16. 04. 1943 r. i od 7. 01. 1944 r. do 6. 01. 1945 r.

Piorun zawinął do Argentii, skąd 16 czerwca wyruszył w drogę powrotną do Wielkiej Brytanii. Podróż obfitowała w pościgi i ataki na U-booty. Od 25 czerwca *Piorun* cumował w Greenock gdzie przeprowadzono czyszczenie kotłów i drobne naprawy.

Od czerwca do końca września *Piorun* przekroczył sześciokrotnie Atlantyk eskortując konwoje. W każdym z nich uczestniczył w akcjach przeciwko nieprzyjacielskim okrętom podwodnym. Trudy służby eskortowej nie pozostały bez wpływu na jego ogólny stan techniczny. Z tego powodu od 28 września skierowano go do Dundee na kapitalny remont. Część załogi wyjechała na urlopy, inni zaś przechodzili szkolenie w koszarach marynarki. Postój wydłużył się w związku z zainstalowaniem nowego urządzenia radarowego. Okręt opuścił dotychczasowy z-ca kpt. mar. Pitułko obejmując z dniem 6 sierpnia dowództwo niszczyciela ORP *Burza*.

Wreszcie 19 grudnia w godzinach popołudniowych *Piorun* odkotwiczył z Dundee. Został wcielony w skład Home Fleet i udał się do Scapa Flow. Zespół uzupełniał jeszcze jeden okręt PMW – ORP *Orkan*



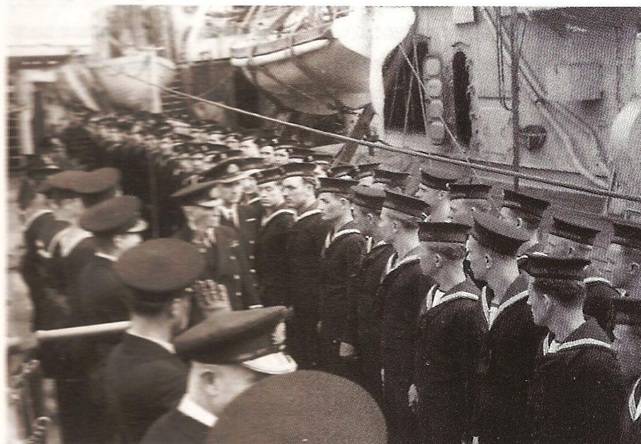
Rufa ORP *Piorun*. Po prawej stronie stoją beczułki z chemikaliami do wytwarzania zasłony dymnej. Wewnątrz pochylni widoczne bomby głębinowe. Po lewej fragment osłony jednego z rufowych Oerlikonów, które *Piorun* miał na obu burtach. Pośrodku żurawik i leżący na pokładzie trał.

Gorazdowski Tadeusz (1907-1969), kmdr ppor. Urodzony w Sartanie w Rosji, uczęszczał w latach 1926-1929 na Wydział Morski Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej. Potem odbył we Francji kurs aplikacyjny dla ppor. na krążowniku szkolnym *Edgar Quinet*, pancerniku *Bretagne* i kontrtorpedowcu *Simoun*. Po powrocie był d-cą plutonu w kompanii rekrutów w Kadrze Marynarki Wojennej w Świeciu, adiutantem oraz oficerem załogowym i wykładowcą w Szkole Specjalistów Morskich na ORP *Bałtyk*, wreszcie – adiutantem i wykładowcą sygnalizacji w Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej, od 1 stycznia 1932 r. w stopniu por. mar. Przydzielony na ORP *Burza* jako oficer sygnałowy został wkrótce skierowany na kurs oficerów sygnałowych na ORP *Krakowiak* i uzyskał specjalność oficera sygnałowego. Od 22 grudnia 1932 r. był oficerem nawigacyjnym na *Wilii*, a od 1 listopada 1933 r. służył w Sztabie Dowództwa Floty w Gdyni. Po odbyciu półrocznego Kursu Oficerów Nawigacyjnych i uzyskaniu nowej specjalności otrzymał 1 grudnia 1934 r. przydział na *Burzę* jako oficer nawigacyjny. Awans na kpt. mar. otrzymał 19 marca 1937 r., a 1 maja t. r. został d-cą ORP *Komendant Piłsudski*. Na rok powrócił do sztabu Dowództwa Floty i objął stanowisko szefa Oddziału Organizacyjnego. Po krótkim przydziale na *Wilię* jako z-ca d-cy okrętu, objął 15 maja 1939 roku to samo stanowisko na *Błyskawicy*, na której przybył 1 września 1939 r. Wielkiej Brytanii.
Od 2 października t.r. zaczął pełnić obowiązki d-cy okrętu wobec odejścia kmdr. ppor. W. Kodrębskiego do szpitala. Dowodził *Błyskawicą*, gdy 7 listopada została zaatakowana (jako pierwszy okręt wojenny w drugiej wojnie światowej) przez niemiecki samolot. Od 12 grudnia 1939 r. do 12 lutego 1940 r. był znów z-cą d-cy *Błyskawicy*. Za ten okres służby otrzymał wysokie odznaczenie brytyjskie. Przeniesiony na okręt-bazę *Gdynia* był d-cą oddziału szkolnego tamtejszej Szkoły Specjalistów Morskich, a potem dyrektorem nauk. Po kapitulacji Francji został p.o. d-cy eks francuskiego kontrtorpedowca *Ouragan* z miesięczną przerwą, kiedy w czasie choroby kmdr. S. Hryniewieckiego był p.o. d-cy *Błyskawicy*. Awansował 3 maja 1941 r. na kmdr. ppor. Został d-cą nowego eskortowca *Krakowiak* i dowodził nim w wielu akcjach bojowych w kanale La Manche oraz w brytyjskim rajdzie na Lofoty. Za te akcje otrzymał brytyjskie odznaczenie Distinguished Service Cross. Dnia 22 czerwca 1942 r. objął dowództwo *Pioruna*. 1 maja 1943 został kierownikiem Referatu Organizacyjno-Wyszkoleniowego w KMW, by 7 stycznia 1944 r. powrócić na rok na dawne stanowisko na Pioruna. Dowodził nim w okresie inwazji w Normandii, w zwycięskiej bitwie z niemieckimi niszczycielami pod Quessant, w pogromie flotylli trałowców pod Jersey oraz w innych akcjach w Zatoce Biskajskiej, za co został odznaczony Krzyżem Virtuti Militari V kl. i Distinguished Service Cross po raz drugi. Za pomoc udzieloną francuskim oddziałom Ruchu Oporu otrzymał Order du Merite Maritime.
Nadzwyczaj bojowy oficer, posiadacz największej liczby odznaczeń, przedsiębiorczy i pełen fantazji, śmiały i odważny, typ zagończyka morskiego, był lubiany przez podwładnych, ale nie cieszył się zbytnim uznaniem przełożonych „zza biurka".
Na początku 1945 r. został zastępcą d-cy Obozu Szkolnego w Okehampton, tzw. ORP Bałtyk, jesienią został przeniesiony do rezerwowej grupy oficerów, a 5 grudnia t.r. przydzielony do dyspozycji kierownika Biura Historycznego Marynarki Wojennej.
Dnia 9 kwietnia 1947 r. zaciągnął się do Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia, po czym pozostał na stałe za granicą. Zmarł 25 listopada 1968 r. w Charlottetown na Wyspach Ks. Edwarda w Kanadzie.

(d-ca kmdr por. Hryniewiecki – przyp. M. B.). Pobyt w Scapa Flow przeszedł na rozmaitych ćwiczeniach w których nacisk położono na współdziałanie urządzeń radarowych z artylerią. Do 31 grudnia *Piorun* codziennie wychodzi na próby i ćwiczenia, chcąc być dobrze przygotowanym do nowych zadań.

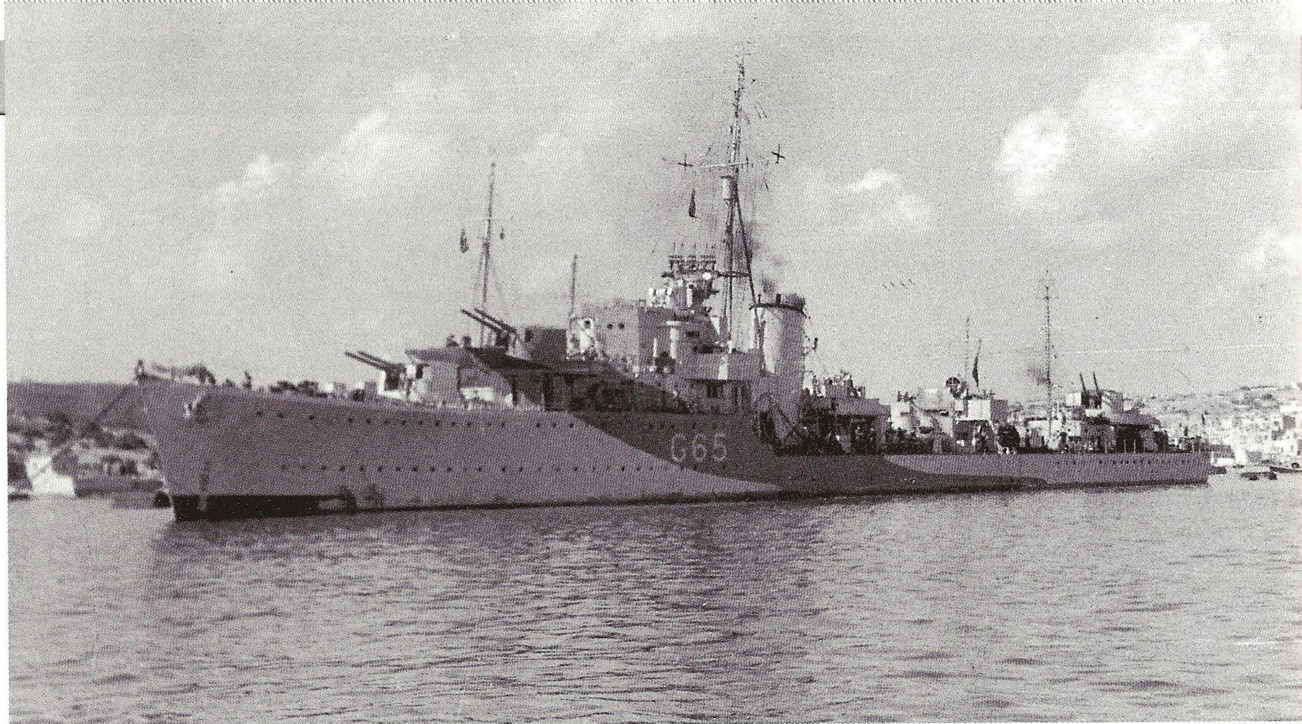
Jeszcze w starym roku, kiedy doszło do bitwy koło Wyspy Niedźwiedziej, z Murmańska wyszedł konwój „RA-51" w składzie którego płynęło 14 transportowców i 11 okrętów eskorty. Admiralicja brytyjska obawiając się działalności korsarskiej krążownika *Admiral Hipper* i pancernika kieszonkowego *Lützow* wysłała na morze zespół dalekiej osłony w składzie którego znalazły się okręty liniowe *King George V* i *Howe*, lekki krążownik *Bermuda*, oraz 6 niszczycieli (m.in. *Piorun* i *Orkan*) jako dodatkowa eskorta. Zespół osłonowy dochodzi 3 stycznia 1943 r. na wysokość Narviku, a nie uzyskując kontaktu z wrogimi okrętami nawodnymi, zmienia kurs na południe do Scapa Flow. W drodze powrotnej, 4 stycznia na okrętach ogłoszono alarm bojowy. Na horyzoncie pojawiły się samoloty Luftwaffe. Piloci ci widząc ogromną siłę ognia artyleryjskiego – o czym przekonali się wkrótce – w pośpiechu uciekli pod brzegi Norwegii. 6 stycznia cały zespół zawinął do Scapa Flow, a 11 stycznia do Loch Ewe dotarł bez strat konwój „RA-51".

Wiceadmirał Jerzy Świrski w towarzystwie kmdra Gorazdowskiego podczas inspekcji niszczyciela (czerwiec 1942 r.?).



Szef KMW Świrski przyjmuje meldunek od jednego z podporuczników niszczyciela.





ORP *Piorun* w okresie służby na Morzu Śródziemnym.

Zapracowany niszczyciel

11 stycznia 1943 roku, dwie i pół godziny po północy, na *Piorunie* ogłoszono pobudkę. Po kolejnych dwóch godzinach okręt w pełnej gotowości bojowej wyszedł ze Scapa Flow. Celem patrolu był marsz pod brzegi Norwegii. Oprócz *Pioruna* do akcji włączyły się ORP *Orkan*, 4 niszczyciele brytyjskie i 2 krążowniki.

„*Rajd ten pośrednio związany był z osłoną żeglugi na trasie północnej.* – pisze E. Kosiarz – *Na trasie tej nie było wprawdzie w tym czasie żadnego konwoju alianckiego, ale do północnych fiordów Norwegii próbowały przedrzeć się z Bałtyku okręt liniowy* Scharnhorst *i ciężki krążownik* Prinz Eugen, *które zwiększyłyby zagrożenie konwojów alianckich na trasie północnej. Admiralicja brytyjska nie zamierzała do tego dopuścić, toteż pod południowym wybrzeżem Norwegii rozmieściła na pozycjach 6 okrętów podwodnych, polecając im prowadzić rozpoznanie atakować duże okręty niemieckie. Specjalna 18 grupa lotnictwa przybrzeżnego prowadziła rozpoznanie z powietrza, a kiedy 11 stycznia dostrzeżono próbujące wydostać się z Bałtyku okręty niemieckie, postawiono w stan pogotowia główne siły Home Fleet i pod wybrzeża Norwegii w rejonie na południe od Kristiansundu wysłano zespół krążowników i niszczycieli, w tym również okręty polskie.*"

Przy szalejącym sztormie pierwszego dnia od wyjścia okręty przeszły 350 mil. Pogoda była sprzymierzeńcem dla okrętów Kriegsmarine. Jednak na wieść o ich rozpoznaniu, zrezygnowali z próby przedostania się do północnej Norwegii, wykonując zwrot na Bałtyk. Okręty Royal Navy dochodząc o północy na odległość 12 mil od Norwegii wykonały zwrot idąc z powrotem do Scapa Flow. Następne dni przeszły załodze *Pioruna* na uzupełnianiu zapasów paliwa, wody i amunicji. 15 stycznia ładowano torpedy i bomby głębinowe.

16 stycznia *Pioruna* i *Orkana* w godzinach przedpołudniowych wizytował Pierwszy Lord Admiralicji Alexander. Wieczorem *Piorun* i *Musketeer* patrolują wody Morza Północnego, a następnie idą na Islandię. Po dwóch dniach rzuciły kotwicę w jednym z fiordów. Wspomina por. mar. (później kmdr ppor. – przyp. M. B.) Zbigniew Weglarz, który od 18 stycznia 1942 r. służył na *Burzy*, teraz przeszedł na *Pioruna*:

„*Dnia 18. 01 1943 r. wyszliśmy z Seydisfiordu na Islandii w pierwszy konwój do Murmańska, który składał się z 16 statków różnych bander, przeważnie amerykańskich, bardzo dobrze uzbrojonych przeciwlotniczo. W eskorcie szło 8 niszczycieli, 3 korwety i 2 trałowce z tyłu jako okręty ratunkowe. Gdzieś na 50 mil morskich przed nami szły 4 krążowniki brytyjskie i dalej jakieś 100 mil w kierunku bieguna posuwały się dwa pancerniki i lotniskowiec brytyjski. Ta grupa miała nas ubezpieczać, w wypadku gdyby z Norwegii wyszły znajdujące się tam pancerniki lub krążowniki niemieckie.*

Droga konwoju przebiegała wielkim łukiem w odległości co najmniej 300 mil morskich od wybrzeży Norwegii, by nie być w bezpośrednim zasięgu lotnictwa niemieckiego; poza tym cały czas trwała cisza radiowa i radarowa, aby nie mogły nas namierzyć niemieckie lądowe stacje goniometryczne w Norwegii. Krytyczna część drogi zaczynała się na dwa lub trzy dni przed Murmańskiem, gdy konwój zaczynał się zbliżać do lądu. Wtedy właśnie, 25 stycznia (w rzeczywistości dwa dni wcześniej – przyp. M.B.) *przed południem, wykrył nas niemiecki samolot dalekiego zasięgu, bliżej nierozpoznanego typu, który zaraz zawrócił. Wtedy stało się jasne, że nalot niemiecki jest już kwestią godzin.*"

Przerywając w tym miejscu wspomnienia Z. Węglarza należy wyjaśnić, że tenże konwój był jedynym w miesiącu styczniu jaki popłynął do Związku Radzieckiego. Niestety sprzyjające warunki hydrometeorologiczne nie zostały należycie wykorzystane przez Admiralicję. Do końca miesiąca na północnym obszarze panowała noc polarna, utrudniająca

wykrycie konwojów zarówno w porze nocnej, jak i w panujących w porze dziennej ciemnościach. 23 stycznia niemieckie okręty podwodne próbowały przedrzeć się do środka konwoju, ale szybka akcja zapobiegawcza w postaci rzucenia bomb głębinowych zniechęciła podwodniaków do ataku torpedowego.

„Przy pięknej słonecznej pogodzie – wspomina dalej por. mar. Węglarz – *i małych chmurach, nisko, od strony dalekiego jeszcze lądu pojawiło się 6* (w innych relacjach jest mowa o 3 – przyp. M.B.) *samolotów torpedowych. Ponieważ była wtedy dobra widoczność więc osłona konwoju otworzyła gwałtowny ogień z dział głównych, tworząc dobrą zaporę ogniową. Jednakże Niemcy je ominęli i zaatakowali konwój lotem bardzo niskim z sześciu stron. Wtedy osłona oraz statki konwoju otwarły indywidualny ogień z działek p-lot kalibru 40 i 20 mm i karabinów maszynowych. W ten sposób powstał jakby wielki parasol z pocisków. Atak się nie udał; jeden samolot został zestrzelony, jeden uszkodzony i dymiąc zawrócił w kierunku lądu, który był poza horyzontem, a inne chociaż rzuciły swoje torpedy, nikogo nie trafiły."*

Do powtórnego ataku doszło przed południem 25 stycznia. Nalot przeprowadziły 3 samoloty typu Junkers Ju-88. Przywitane ogniem zaporowym rzuciły w pośpiechu dwie bomby, które wybuchły daleko od konwoju. Po chwili zrezygnowały z dalszej walki, a wykonując zwrot uciekły za horyzont. Po godzinie ponownie alarm przeciwlotniczy. Artyleria wszystkich okrętów w pełnym pogotowiu. Samoloty zbliżają się do konwoju. Obsługa przy działach oczekuje na rozkazy. Po chwili było już jasne, że są to samoloty radzieckie będące osłoną dla konwoju. Wszyscy odetchnęli z ulgą. Kolejny dzień marszu do portu przeznaczenia minął przy sztormowej pogodzie. Statki załadowane sprzętem wojskowym do granic możliwości skakały z fali na falę jak łupinki orzechów na wodzie. Na szczęście wróg nie odważył się ponowić ataków na konwój „JW-52".

Wreszcie 27 stycznia o godzinie 14:30 osiągnięto Polarnoje, a statki poszły dalej kanałem do oddalonego o 30 mil Murmańska. *Piorun* będąc jeden dzień w postoju pobrał ropę z krążownika *Glasgow*, a w międzyczasie wyokrętowano brytyjskiego oficera łącznikowego wraz z jego sztabem, radiostacją i kodami, który udał się do Archangielska pod opieką radzieckiego oficera łącznikowego.

29 stycznia był w drodze powrotnej do baz brytyjskich, idąc w konwoju „RA-52", liczącym 11 transportowców. Oddajmy głos cytowanemu Cz. Staniszewskiemu:

„1 lutego o godz. 19.30 alarm przeciw okrętom podwodnym. Rozpoczyna się gonitwa za niemieckimi korsarzami. Znów fontanny wód wyrzucane siłą wybuchu bomb głębinowych. Przepływamy 240 mil. 3 lutego o godz. 14.30 w środku konwoju tonie statek trafiony torpedą podwodnego przeciwnika. Konwój kontynuuje dalszą drogę. Pozostają dwa eskortowce, które ratują załogę zatopionego statku. Siedemnaście dalszych okrętów ochraniających konwój pragnie chwycić na podsłuch nieprzyjaciela. Niestety wroga nie udaje się zniszczyć."

5 lutego niszczyciele odłączyły się od konwoju i udały do Islandii, w celu uzupełnienia paliwa. Po dalszych dwóch dniach *Piorun* osiągnął Scapa Flow. Konwój „RA-52" bez żadnych kłopotów 8 lutego wszedł do Loch Ewe.

Od połowy lutego do końca marca *Piorun* pływał na patrole i eskortował „JW-53" i „RA-53" na Morze Północne.

Chwilowo wstrzymano rejsy do portów radzieckich. Admiralicja uzasadniając takie postępowanie tłumaczyła to koniecznością wzmocnienia ochrony żeglugi na Atlantyku przy zbyt dużym zagrożeniu ze strony okrętów podwodnych, a później działalnością ofensywną w basenie Morza Śródziemnego. Przerwa w dostawie sprzętu wojskowego do portów Związku Radzieckiego trwała ponad 8 miesięcy.

Ostatnie dni marca *Piorun* spędził w Greenock na drobnych pracach remontowych do których przystąpiono na skutek uszkodzeń po atlantyckich sztormach.

Od 1 kwietnia przeszedł do Plymouth, gdzie przez trzy dni przygotowywano okręt do dalszej służby. 4 kwietnia wspólnie z *Garlandem* i krążownikiem HMS *Newfoundland* udał się na patrol. Drugiego dnia marszu wypatrzono wrogi samolot, gotujący się do rzucenia bomb. Ogień zaporowy artylerii przeciwlotniczej zmusił pilota do ucieczki i nie podejmowania walki. 8 kwietnia okręty wróciły do Plymouth. Od 9 do 19 kwietnia *Piorun* przechodził okresowe czyszczenie kotłów i usuwanie drobnych uszkodzeń. 16 dnia tegoż miesiąca nastąpiła kolejna zmiana na stanowisku dowodzenia niszczycielem. Komandora ppor. Tadeusza Gorazdowskiego, obejmującego funkcję kierownika Referatu Organizacyjno-Wychowawczego w KMW, zastąpił kmdr por. Stanisław Dzienisiewicz (faktycznie miało to miejsce dopiero 30 kwietnia – przyp. M.B.).

Od 20 kwietnia znów był w morzu włączony do osłony pancernika *Malaya* płynącego z południa do Wielkiej Brytanii. Do pomocy wysłano dodatkowo dwa niszczyciele Royal Navy, które dwa dni po wyjściu z Plymouth wymieniły znaki rozpoznawcze z pancernikiem. Po dalszych trzech dniach osłonę przekazano innemu zespołowi, a *Piorun* z dwoma towarzyszami podążył do Londonderry. Ponieważ na pokładzie naszego okrętu zaobserwowano poważne uszkodzenia, w tych okolicznościach nakazano mu szybki powrót do Plymouth i podjęcie prac remontowych. Remont trwał do 4 maja.

Kolejne zadanie polegało na udziale w osłonie pancernika *Valiant*, płynącego z Plymouth do Clyde. Przejście odbyło się w towarzystwie *Orkana* i *Wensleydale*.

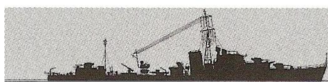
9 maja wysłany został na Atlantyk, gdzie o godz. 20:00 spotkał *Rodneya* płynącego z Gibraltaru do Wielkiej Brytanii. Pancernik szedł w otoczeniu dwóch niszczycieli. Nasz niszczyciel dwukrotnie uzyskał kontakt z podwodnymi jednostkami i dwukrotnie też rzucał bomby głębinowe. Powrót do bazy wiązał się z dalszym postojem i remontem. Każde spotkanie z silniejszym sztormem wymuszało na *Piorunie* postój i naprawy szkód.

1 czerwca, po kilkutygodniowym remoncie, jako jeden z trzech niszczycieli wyszedł z pancernikiem *Rodney* do Scapa Flow. Następne dwa tygodnie polscy marynarze spędzili na ćwiczeniach przygotowujących do służby na Morzu Śródziemnym.

Zapowiadana odmiana szczególnie ucieszyła Polaków. Po wielomiesięcznym okresie służby na Morzu Północnym oraz Atlantyku, gdzie zimą i wiosną panowały niezwykłe sztormy i mrozy, nowe dyrektywy przyjęto z radością. I chociaż wojenne niebezpieczeństwa były wszędzie jednakowe, to na przykład nagłe znalezienie się w wodzie na północy równało się śmierci z zimna, a ta sama przygoda na Morzu Śródziemnym rokowała duże szanse przeżycia.

Załoga *Pioruna* ratuje brytyjskiego pilota zestrzelonego pod koniec września 1941 r. nad Morzem Śródziemnym.






W czasie patrolu na Morzu Północnym.

W połowie czerwca zespół 8 niszczycieli (w tym *Piorun*) jako osłona *Rodneya*, *Nelsona* i *Indomitable*, wypłynął ze Scapa Flow do Gibraltaru. Tu do 28 czerwca trwały ćwiczenia zespołowe. Następnie *Piorun* jako osłona *Warspite* i *Formidable* opuścił Gibraltar i dwa dni później wraz z całym zespołem przybył do Algieru. Po krótkim postoju okręty brytyjskie odeszły do Aleksandrii, a *Piorun*, w dniu 1 lipca popłynął do Mers-el-Kebir. Znalazł się w zespole 4 flotylli niszczycieli i wraz z nimi osłaniał okręty liniowe *King George V* i *Howe* idące do Gibraltaru. W marszu powrotnym odprowadzono do Mers-el-Kebir pancerniki *Nelson*, *Rodney* i lotniskowiec *Indomitable*.

W Mers-el-Kebir „piorunowcy" dowiedzieli się o tragicznej śmierci gen. Władysława Sikorskiego w Gibraltarze. Wielu pamiętało jeszcze wizytę Naczelnego Wodza na pokładzie nowego okrętu PMW. Szczere zainteresowanie Sikorskiego losami granatowej braci, w tych trudnych chwilach wojny, zjednały mu wtedy dużą ilość gorących serc. Wiadomość ta była szokiem podobnym do tego, jakim była utrata niszczyciela ORP *Grom*. Na znak żałoby banderę opuszczono do połowy masztu.

Gdy doszło do inwazji na Sycylii, znanej jako operacja „Husky" (10 lipca – przyp. M.B.), *Piorun* – jak wyraził się Piaskowski – „chadzał własnymi drogami".

Po opuszczeniu portu pod Oranem wspólne z okrętami brytyjskimi przybył 6 lipca do Algieru, gdzie znalazł się w składzie 24-tej flotylli niszczycieli wyznaczonej do osłony I Dyonu pancerników „Force H" (*Nelson*, *Rodney*, *Warspite*, *Valiant*, lotniskowce *Indomitable* i *Formidable* oraz 18 niszczycieli – przyp. M.B.).

Według wcześniejszych planów Dyon ten miał stanowić zabezpieczenie operacji desantowej na Sycylii, jako jeden z dwóch zespołów uderzeniowych. Okręty chodziły w rejonie Morza Jońskiego, a w przeddzień wysadzenia desantu miały upozorować uderzenie w kierunku Grecji, by tym samym zmylić przeciwnika, co do miejsca desantu.

W składzie sił alianckich oprócz *Pioruna* znalazły się inne polskie niszczyciele: ORP *Ślązak* i ORP *Krakowiak*, a także okręty podwodne *Dzik* i *Sokół*. Do ogromnej liczby transportowców dołączyły transatlantyki *Batory*, *Sobieski*, *Kościuszko*, a także frachtowce *Tobruk* i *Narwik*.

Admiralicja brytyjska użyła 1645 jednostek różnych klas, w tym 6 pancerników, 2 lotniskowców, 3 monitory, 14 krażowników i 80 niszczycieli.

Strona amerykańska wydzieliła 945 okrętów, w tym 5 krążowników i 48 niszczycieli. Łącznie w operacji uczestniczyło 2950 okrętów i transportowców, w tej liczbie 282 okręty bojowe i specjalne oraz 2308 okrętów desantowych i transportowców.

W tych dniach służba *Pioruna* polegała na rejsach patrolowych. W ciągu jedenastu dni wspólnie z I Dyonem przychodził na Maltę w celu uzupełnienia paliwa.

O kolejnych dniach pełnych dramatycznych wydarzeń, których uczestnikiem był Piorun wspomina por. mar. Z. Węglarz:

„16. 07. 1943 roku szliśmy w nocy w eskorcie brytyjskiego lotniskowca HMS Indomitable *na pozycji z jego lewej burty i w odległości ok. pół mili morskiej. Inne okręty ubezpieczały go z innych stron. Morze było spokojne jak stół. Bojąc się ewentualnego spotkania włoskiego okrętu podwodnego na powierzchni, lotniskowiec co pewien czas wysyłał przed siebie na patrole samoloty zaopatrzone w radary. Gdy objąłem wachtę o północy, poprzedni oficer wachtowy poinformował mnie, że według ostatniego sygnału z lotniskowca jego samolot patrolowy będzie wracał około północy. No i faktycznie z kierunku „lewo 45" usłyszeliśmy szum silnika samolotu i zobaczyliśmy jego sylwetkę. Samolot przeleciał przed nami oraz innym brytyjskim niszczycielem, nie wzbudzając żadnych podejrzeń. Gdy jednak zbliżył się do lotniskowca, zauważyłem, że coś z niego upadło do wody, a równocześnie lotniskowiec otworzył do samolotu gwałtowny ogień. Ku naszemu zdumieniu, to, co spadło do wody, było... torpedą, która niebawem uderzyła w lewą burtę lotniskowca i wybuchła mniej więcej na linii wodnej, co go poważnie uszkodziło. Naturalnie my też otworzyliśmy ogień do tego samolotu, który niebawem trafiony spadł w płomieniach do wody. W taki więc sposób wszyscy zostali zaskoczeni przez włoski samolot torpedowy, a do tego przyczyniła się wiadomość, że nasz samolot niebawem wraca. Rzeczywiście niebawem nadleciał własny samolot, ale otrzymał sygnał z lotniskowca aby leciał wprost na Maltę, ponieważ lotniskowiec dostał znaczny przechył na lewą burtę i lądowanie w tej sytuacji nie było możliwe. Na szczęście udało nam się dotrzeć wraz z uszkodzonym lotniskowcem oraz konwojem na Maltę, gdzie poszedł on do remontu."*

Piorun opuścił Maltę 18 lipca i razem z siedmioma niszczycielami i krążownikiem *Aurora* wyszedł na patrol do Zatoki Squillace. Mając kontakt z okrętami podwodnymi kilkakrotnie rzucał bomby głębinowe.

Od 20 lipca cumował w porcie La Valetta. Tego dnia doszło do ataku samolotów Luftwaffe na Great Harbour:

„Gdy staliśmy na kotwicach, nastąpił alarm p-lot. i niebawem nalot nieprzyjacielskich samolotów. Nasza załoga natychmiast obsadziła stanowiska artylerii p-lot. i założyła hełmy. Gdy nadleciały bombowce, przywitał je huraganowy ogień z dział lądowych oraz ze wszystkich okrętów stojących w porcie, a przede wszystkim specjalnych dział p-lot. kalibru 150 mm. Takiej kanonady nigdy już więcej nie słyszałem, bo tak obrona jak i cele były skoncentrowane na małej przestrzeni. Tymczasem z gwiaździstego nieba leciało w dół więcej niebezpiecznych odłamków własnych szrapneli, aniżeli bomb. Jeden taki odłamek przebił nam kadłub motorówki, co odkryliśmy rano. Był paskudnie poskręcany. Wtedy akurat na pomoście bojowym stał dowódca kmdr por. Stanisław Dzienisiewicz i pa-



Por. mar. Zbigniew Węglarz, I oficer broni podwodnej na *Piorunie* od 18. 01. 1942 r. do 12. 05. 1944 r.

lił spokojnie papierosa, bez hełmu. Ja jako oficer broni podwodnej byłem tam również w charakterze biernego świadka. W pierwszej chwili do dowódcy zbliżył się jego zastępca – kpt. mar. Kazimierz Hess i grzecznie zwrócił się do dowódcy, aby ten zgasił papierosa, „bo go widać". Dowódca spojrzał na niego ze zdziwieniem i odpowiedział mniej więcej tak: „Panie kapitanie. Nie bądź Pan śmieszny. Cała Malta w ogniu, więc kto ma widzieć tam zapalony papieros?"

O godz. 15:32 *Piorun* z zespołem krążowników *Aurora, Penelope* i 5 niszczycieli wyszedł na bombardowanie Crotone w Kalabrii. Operację przeprowadzono w księżycową noc 21 lipca między godziną 01:54 a 02:21 z odległości początkowej 1200, a później 400 yardów. Baterie lądowe przeciwnika odpowiedziały ogniem zbyt późno i bardzo nieregularnym. *Piorun* ogólnie wystrzelił 160 pocisków. Na Maltę powrócił bladym świtem tego samego dnia.

Do połowy sierpnia zaznaczył swój udział w patrolach skierowanych przeciwko włoskim okrętom podwodnym na wschód od Sycylii, jak również na ćwiczeniach osłony okrętów liniowych.

Kolejny zapis w księdze bojowej *Pioruna* to dzień 16 sierpnia. Wspólnie z dwoma niszczycielami skierowane zostały do Augusty, by tam współdziałając z brytyjskimi ścigaczami zwalczać jednostki ewakuacyjne państw Osi od Sycylii do Kalabrii. Działanie to okazało się spóźnione, gdyż Niemcy krótko przed upadkiem Messyny przerzucili przez Cieśninę Messyńską znaczne oddziały niemieckie i włoskie wraz z uzbrojeniem.

Walki na Sycylii trwały 38 dni i zakończyły się 18 listopada. Działania na morzu zmierzały głównie do osłony licznych konwojów alianckich i nie obfitowały w większe starcia bojowe. Główne siły floty włoskiej nie odważyły się opuścić swych baz. Operacja „Husky" pochłonęła po stronie aliantów za sprawą ataków torpedowych 3 transportowce, 2 okręty desantowe, 3 statki i 2 uszkodzone krążowniki (*Newfoundland* i *Cleopatra*). Włosi stracili 9 okrętów podwodnych. Większe straty ponieśli alianci w wyniku ataków powietrznych Luftwaffe: 1 niszczyciel, 1 trałowiec, 5 okrętów desantowych i 8 transportowców, oraz uszkodzone lotniskowiec *Indomitable*, monitor *Erebus*, 2 niszczyciele i 3 transportowce.

30 sierpnia *Nelson* i *Rodney* osłaniane przez dwa krążowniki (m. in. *Orion*) i 8 niszczycieli (także *Piorun*) ostrzeliwały stanowiska artyleryjskie w rejonie przylądka Fellano u zachodnich wybrzeży Kalabrii.

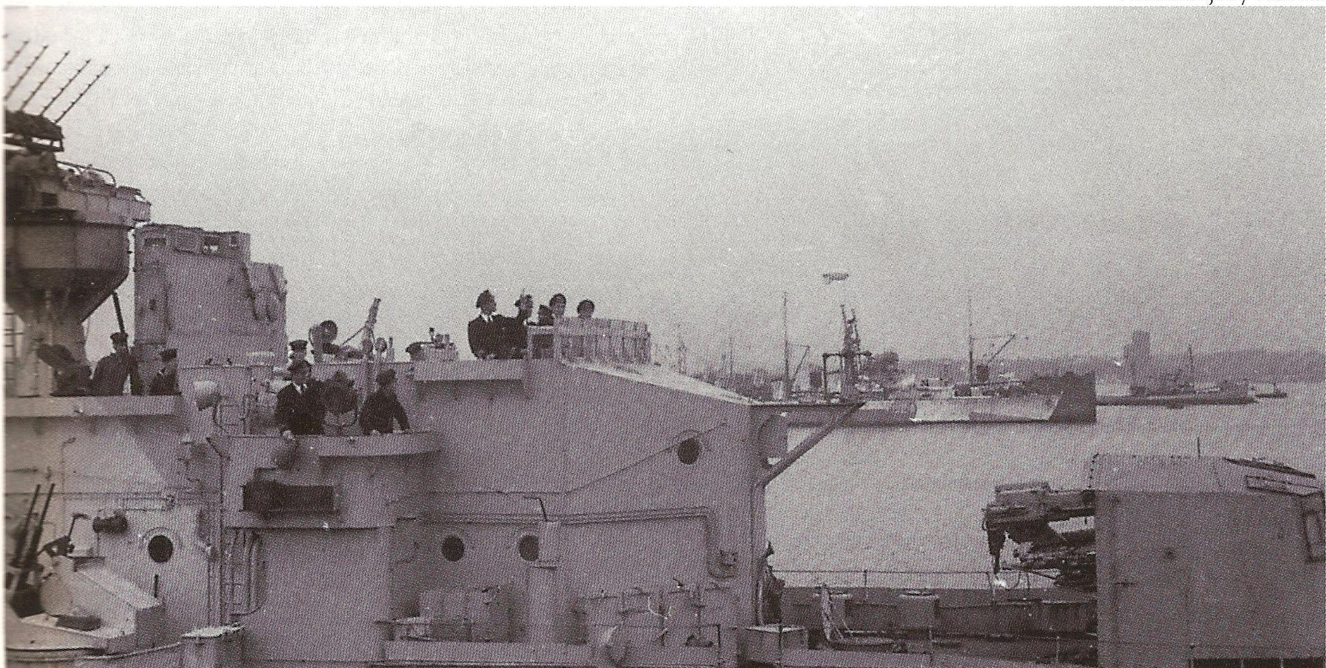
Dla zapracowanego niszczyciela nie było odpoczynku. Wrześniowy udział w inwazji Włoch podczas lądowania w Kalabrii (operacja „Baytown") i w Zatoce Salerno (operacja „Avalanche") potwierdziły sprawność bojową *Pioruna*.

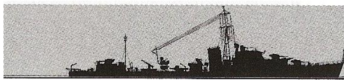
Po raz drugi ostrzeliwał wybrzeże włoskie w rejonie Reggio di Calabria 2 września. Tym razem ostrzał prowadziły pancerniki *Warspite* i *Valiant* przy wsparciu artyleryjskim niszczycieli. Włosi szybko przerwali wymianę ognia, gdy do akcji włączyły się dodatkowo 3 monitory, 2 krążowniki, 6 niszczycieli i 2 kanonierki.

Następnie *Piorun* zaznaczył swój udział w inwazji Włoch południowych w operacji nazwanej „Avalanche" („Lawina"). Będąc w osłonie I Dyonu „Force H", którego skład stanowiły *Nelson*, *Rodney* i lotniskowiec *Formidable*, wyszły z Malty na Morze Tyreńskie okrężną drogą na zachód od Sycylii. W nocy *Piorun* i *Petard* zostały zobligowane do pełnego pogotowia na wypadek lotniczych ataków torpedowych. Informacje potwierdziły się 8 września, kiedy jeden z samolotów rzucił torpedę w kierunku *Pioruna*. Zbliżający się samolot został zestrzelony ogniem polskiego okrętu i towarzyszących mu brytyjskich niszczycieli. Jednocześnie niszczyciele w ochronie pancerników postawiły zasłonę dymną.

9 września *Piorun* będąc pod Salerno był atakowany przez lotnictwo i okręty podwodne. Wykonał 6 ataków na prawdopodobne pozycje

Pomost bojowy *Pioruna*.

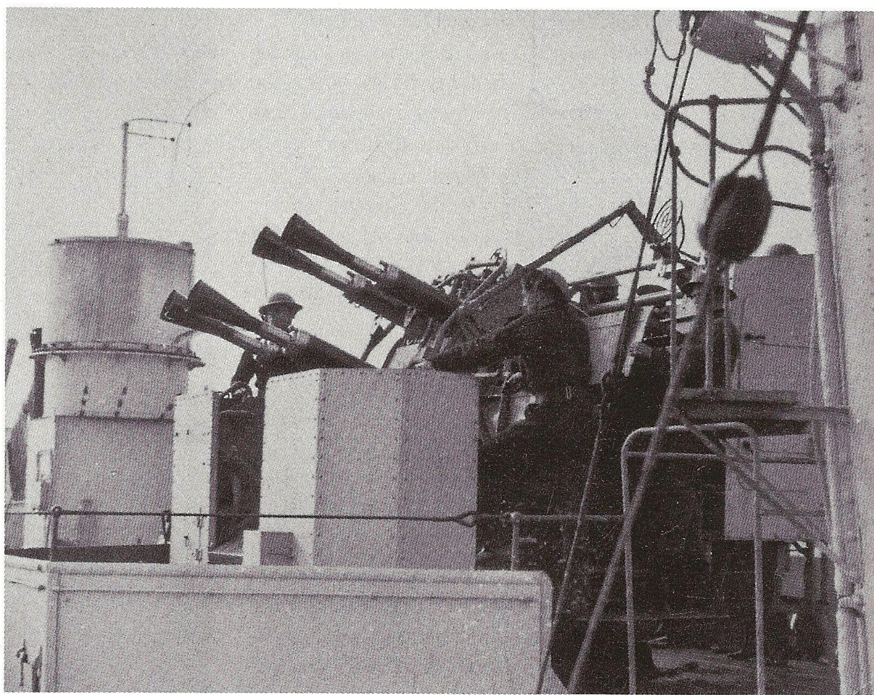




U-bootów rzucając 30 bomb głębinowych. Po jednym z takich bombardowań na powierzchni morza zauważono dużą plamę ropy.

Po dwóch dniach pobytu na Malcie z trzema niszczycielami 24 flotylli ponownie został skierowany do Zatoki Salerno. W trakcie przejścia wyłowiono z morza brytyjskiego lotnika zestrzelonego poprzedniego dnia. Sytuacja aliantów w Salerno pogorszyła się 13 września, a kolejne dwa dni były zwiastunem tragedii, po tym jak do działań zaczepnych na Wybrzeżu nieoczekiwanie przeszli Niemcy. Alianci w krytycznym momencie skierowali do walki niemal wszystkie samoloty stacjonujące na lotniskach afrykańskich i sycylijskich, zdolne szybko dotrzeć do Salerno. Również flota została wzmocniona dodatkowym wsparciem ogniowym. Z pomocą podążyły pancernik *Anson* i 3 krążowniki: *Euryalus*, *Scylla* i *Charybdis*.

15 września po północy niszczyciele, wśród nich *Piorun*, wypatrzyły dwa włoskie ścigacze i przystąpiły do ich ostrzeliwania. Nieprzyjaciel stawiając zasłonę dymną ratował się ucieczką.

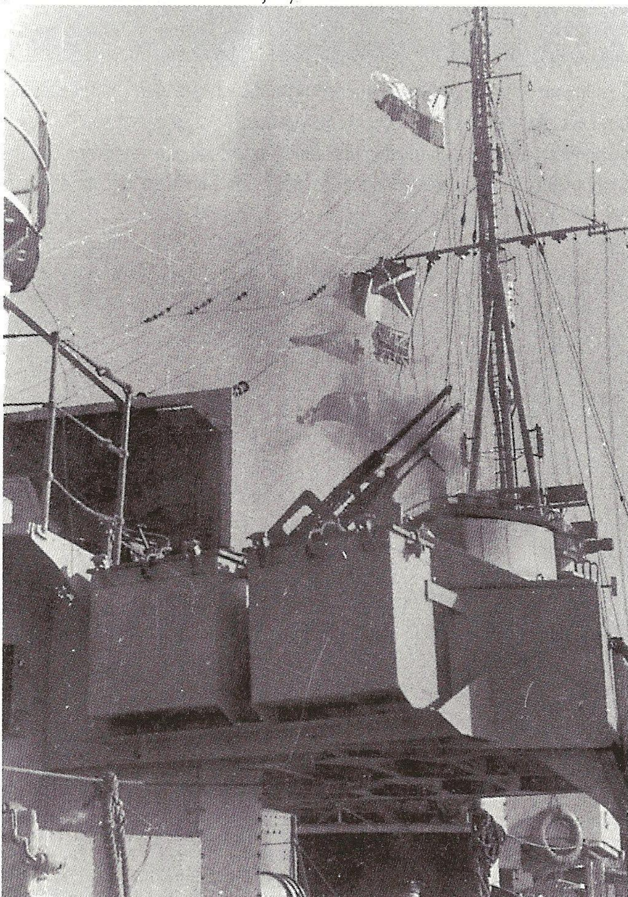


Pom-pom kal. 40 mm na śródokręciu.

Nazajutrz *Piorun* znalazł się w środku ognia prowadzonego u wybrzeży zatoki Salerno. Tak wspomina ten fakt por. mar. Z. Węglarz:

„*Kilkakrotnie* Piorun *musiał się wycofywać, bo pociski padały blisko, nie mówiąc już o pojedynczych wypadach lotników niemieckich. Wówczas widziałem po raz pierwszy zastosowanie tzw. „glider bomb", czyli bomby o napędzie rakietowym i kierowanej z samolotu przy pomocy radia. Bomba taka trafiła na naszych oczach w podstawę komina brytyjskiego pancernika* Warspite, *przez co powstał na nim pożar i uszkodzenia, które zmusiły go do wycofania się z walk. Drugą ofiarą był amerykański krążownik, czego nie widziałem, ale o czym dowiedziałem się po powrocie do La Valetta. Bomba trafiła w jedno z pomieszczeń wywołując pożar. Zgodnie z zasadami obrony przeciwawaryjnej cały przedział został odcięty od reszty drzwiami wodo- i ognioszczelnymi. Dowódca zabronił je otwierać i we wnętrzu zginęło ponad 100 osób, aby uratować życie reszcie, tzn. około 50 ludzi. Na Malcie opowiadano, że po otwarciu tych drzwi wnętrze przedstawiało straszny widok; robtnicy stoczniowi musieli pracować w aparatach tlenowych, a z niektórych miejsc trzeba było dosłownie zeskrobywać szczątki ludzkie.*"

Jeden z dwóch zestawów zdwojonych działek kal. 20 mm Oerlikon.



Po powrocie do Augusta na Sycylii *Piorun* znalazł się w osłonie okrętów liniowych w drodze na Maltę. Następnego dnia nastąpił powrót i postój w porcie do 24 września. Ostatnią akcją załogi w operacji „Avalanche" była w dniu 23 września dwugodzinna eskorta monitora *Roberts* płynącego na Maltę. Jednym z niecodziennych epizodów w historii *Pioruna* na Morzu Śródziemnym, po kapitulacji Włoch był udział w konwoju z Brindisi na Maltę, gdzie eskortował lekki włoski krążownik *Scypione Africano* na pokładzie którego przebywali król Wiktor Emanuel i marszałek Badoglio.

Później uczestniczył w patrolach do cieśniny Otranto, a od 1 do 10 października był w patrolach prowadzonych z Malty, Brindisi i Bari. Od 12 października przebywał na Malcie gdzie przechodził przegląd techniczny. Pod koniec miesiąca października osłaniał dwa pancerniki: *Nelson* i *Rodney* w drodze z Malty do Gibraltaru. Początek listopada to patrole z Gibraltaru do Bizerty, postój w Neapolu, czy nocno-dzienne bombardowanie półwyspu Geata.

Były to ostatnie działania bojowe *Pioruna* na tym akwenie, gdyż po 10 listopada z Mers-el-Kebir udał się do Anglii. Do Devonportu dotarł 19 listopada.

Zarządzeniem szefa KMW, z dniem 12 listopada, zastępcą dowódcy *Pioruna* został kpt. mar. Wienczysław Kon, przejmując obowiązki od kpt. mar. Hessa. Więcej światła na decyzję wiceadmirała Świrskiego rzuca Węglarz w korespondencji do Jerzego Pertka. W jednym z listów czytamy:

„*Hess był oficerem dobrze wyszkolonym. Działał precyzyjnie, „z pruską dokładnością". Charakter miał raczej trudny. Z nikim się nie*

przyjaźnił wówczas na Piorunie *i ostatecznie kmdr Dzienisiewicz postanowił go wyokrętować. Tymczasowo mnie mianował z.d.o. Kpt. mar. Hess został wyokrętowany zaraz po naszym powrocie z Morza Śródziemnego do Anglii. Na jego miejsce przyszedł kpt. mar. Wienczysław Kon."*

Powrót do Anglii wiązał się z udziałem w atlantyckich patrolach i konwojach. O jednym z nich pod koniec 1943 roku opowiada kpt. mar. Witold Wronka, gdy *Piorun* i kanadyjski niszczyciel *Iroquois* miały eskortować jednego z największych transportowców, transatlantyckiego giganta *Queen Elizabeth*, przewożącego ze Stanów Zjednoczonych do Anglii żołnierzy amerykańskich. Rozkaz z Dowództwa Floty mówił by niszczyciele wyszły około 200 mil na spotkanie tego statku:

„Trzeci dzień rejsu. Zbliżamy się do miejsca spotkania. Wachtowy poleca zwiększyć czujnośc radarową, jako że „pacjent" powinien być tuż tuż. Zaczyna się wyścig pracy pomiędzy radarową wachtą Pioruna *i* Iroquois. *Służbowi ślęczą nad magicznymi okami aparatów , a serowate anteny odchylają się od granicy do granicy wyznaczonych sektorów. Niestety, nasz kompan okazał się lepszy i aż o dwie minuty wcześniej sygnaliści Kanadyjczyka wymachali chorągiewkami wiadomość o „monstrze". O dwie minuty wcześniej ukazało się na magicznym oku ich radaru echo na odległości 25 000 yardów. Dowódca zmienił kurs i całą szybkością piłujemy na spotkanie pacjenta. Po niedługim czasie pojawia się na horyzoncie jego sylwetka. Nie wierzę własnym oczom, ale nie, dwudziestokrotna nawigacyjna lornetka nie kłamie. Toż to* Queen Elizabeth *– kolos oceanów, jeden* z *największych liniowców świata. Nie spodziewaliśmy się, że będziemy eskortować tak cenny statek. Podchodzimy bliżej, wymieniamy pozdrowienia, ustawiamy się w formacji konwojowania, otrzymujemy od kapitana transatlantyku numer zygzaku i już w zgodnej trójce zawracamy w stronę Wysp Brytyjskich. Burty* Queen Elizabeth *oblepione są masą głów w amerykańskich hełmach. Żołnierze kontemplują nas z zaciekawieniem i szacunkiem. Co chwila drogą radiową oficerowie naszego pacjenta upewniają się czy konwojujący ich „Polish ship" jest tym samym* Piorunem, *który wyśledził* Bismarcka. *Potakujemy.*

Ocean rozszalały (siła wiatru w skali Beauforta około 9) wyczynia z nami karkołomne sztuczki, podczas gdy Queen Elizabeth *majestatycznie roztrąca wodne góry i ani drgnie. Wiadomo przy takim tonażu o kołysaniu się nie ma mowy.*

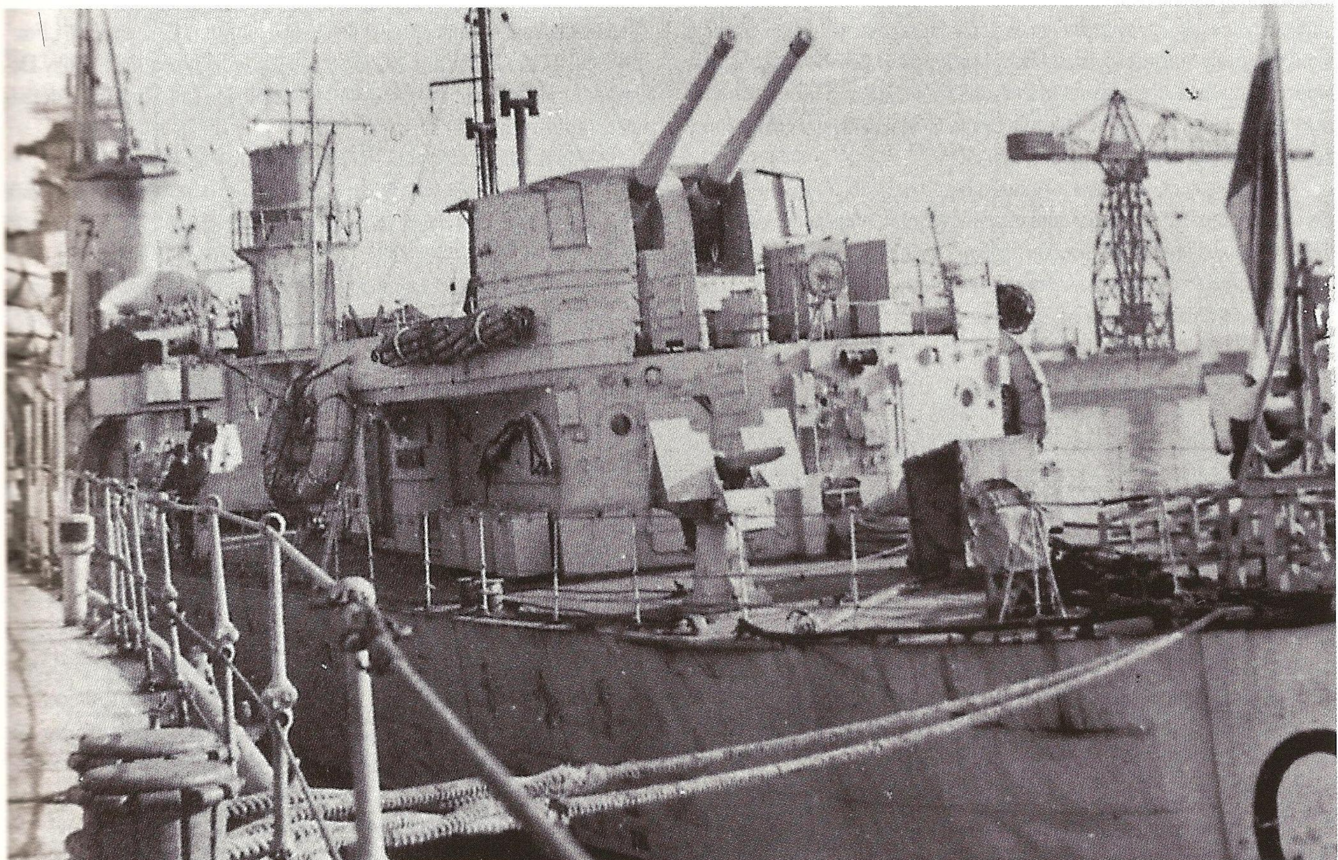
W nocy idąc całą szybkością, mijamy na trasie dwa konwoje. Niemały popłoch powstał zapewne z tego powodu wśród statków, gdy na ich radarach wyskoczyły trzy echa; jednego olbrzyma i dwóch małych braciszków sypiących ogromną szybkością."

Następnego dnia, przy sprzyjającej pogodzie, w pobliżu przechodzącego transatlantyka pojawił się hitlerowski U-boot. Jego podwodną pozycję zdradził dym na wodzie spowodowany pracą diesli. Niszczyciele przystąpiły do ataku, rzucając trzy serie po pięć bomb głębinowych. W ochronie transatlantyka nie dane było eskortowcom ocenić wyników akcji. Rozkaz brzmiał jasno: *„Nie wolno wdawać się w walkę, trzeba uniemożliwić atak nieprzyjaciela i doprowadzić Queen Elizabeth do portu."*

Pozostała doba eskortowania statku upłynęła bez wydarzeń godnych uwagi i transatlantyk bez przeszkód przybył do portu przeznaczenia.

Akordem kończącego się roku był dla *Pioruna* rejs z Greenock do Clyde Bank na okresowy remont. Prace naprawcze trwały na nim do 31 stycznia 1944 roku.

Rufa *Pioruna*. W tle za wieżą armat kalibru 120 mm widoczne pomieszczenie radaru.





Zespół admirała Frasera, 3. 04. 1943 r. przeprowadził atak powietrzny na pancernik *Tirpitz* cumujący w fiordzie Alta w Norwegii. Na zdjęciu krążownik eskorty i cztery lotniskowce w drodze na Morze Norweskie.

Operacja „Tungsten"

Z nadejściem 1944 roku zaszły dalsze zmiany w obsadzie oficerskiej *Pioruna*. 3 stycznia por. mar. Jerzy Tumaniszwili objął funkcję I oficera artylerii, a sześć dni później kmdr por. Dzienisiewicz zdał dowodzenie, powracającemu na niszczyciel kmdr. ppor. Tadeuszowi Gorazdowskiemu. Od 24 stycznia ppor. mar. Zdzisław Trapp mianowany został II oficerem mechanikiem.

Po dłuższym remoncie, 9 lutego o godz. 15:30, *Piorun* odkotwiczył z Greenock i wyszedł w morze. Powrót miał miejsce po kolejnym dniu w Scapa Flow, gdzie przeprowadzono szkolenie artyleryjskie i torpedowe, oraz ćwiczenia w zwalczaniu okrętów podwodnych. Tymczasem w bazie dała się zauważyć duża koncentracja okrętów.

Po raz pierwszy po okresie doszkalania *Piorun* przystąpił do operacji „Bayleaf", w dniu 24 lutego gdzie zastąpił *Błyskawicę* i *Musketeera*, które zderzyły się wychodząc ze Scapa. Operacja do której wyznaczono krążowniki *Bermuda* i *Sheffield*, lotniskowiec *Furious* i 6 niszczycieli, polegała na dojściu o świcie na odległość 60 mil od wybrzeży Norwegii na południe od Bergen i ataku lotnictwa z lotniskowca na żeglugę nieprzyjaciela. Akcja nie doszła do skutku ze względu na brak ruchu na wodach norweskich i panujące tam złe warunki atmosferyczne.

W momencie, gdy *Piorun* szedł na akcję dowódca nie został poinformowany o odwołaniu operacji. Wychodząc przez zachodnie wyjście, siły brytyjskie wracały do Scapa Flow obchodząc wyspę Hoy od południa. Odwołanie *Pioruna* zastało go w morzu.

3 marca *Piorun* otrzymał tymczasowy przydział do 17 flotylli niszczycieli Home Fleet i po dwóch dniach wraz z jednostkami brytyjskimi: *Onslow*, *Storm* i *Virago* przybył do Plymouth. W czasie przejścia przeprowadzono szereg ćwiczeń artyleryjskich, dalmierzowych, radarowych i manewrowych.

W Plymouth dowódców 12 niszczycieli wezwano na odprawę. Przeprowadzoną na amerykańskim okręcie, informując o operacji „Fox" mającej na celu lądowanie około 50 tysięcy ludzi w rejonie między Datrmouth i Start Point, zabieranych na wszelkiego rodzaju okręty desantowe z Portland.

Wspomina kmdr ppor. Tadeusz Gorazdowski:

„Konferencja była przeprowadzona przez szefa sztabu admirała Hull'a, również wszyscy oficerowie specjaliści sztabu brali udział w tej konferencji.

Obaj dowódcy angielscy, norweski i ja byliśmy zdziwieni zagmatwaniem rozkazu operacyjnego, który obejmował około 300 stron druku i brakiem współpracy między specjalistami sztabu. Konferencja trwała około 4 godzin i wszyscy wynieśliśmy wrażenie haosu.

Kapitan McCoy został wyznaczony dowódcą ekorty wszystkich grup idących na desant, mając podporządkowane 12 kontrtorpedowców, 2 flotylle ścigaczy, szereg trawlerów i korwet.

Ćwiczenia odbyły się między 10.03 a 12.03.1944 r. Na czas ćwiczeń zaokrętowani byli na ORP Piorun*: kpt. Smith z Royal Art i por. mar. Małkiewicz z US Navy, jako oficerowie łącznikowi dla bombardowań lądu w których* Piorun *brał udział*

Na ogół cała operacja, z punktu widzenia Pioruna, *wyszła raczej słabo. Poszczególne grupy konwojowe idące z Portland na miejsce desantu spotkały się ze sobą, co nie powinno mieć miejsca i zawodziła łączność.*

W czasie lądowania ORP Piorun *bombardował brzeg, przesuwając ogień artyleryjski przed posuwającą się piechotą. Te trzy pierwsze strzelania prowadził okręt mając jako oficera łącznikowego angielskiego kpt. art., następnie strzelanie miało być pośrednie poza wzgórza, którym kierować miał amerykański oficer marynarki. Niestety amerykanie nie byli w stanie nawią-*

nie wystarczającej pewnej łączności, by tego rodzaju ogień mógł być otworzony z okrętu. ORP Piorun tego strzelania nie wykonał, zresztą nie wykonały go również inne kontrtorpedowce (2 angielskie i 1 norweski).

Chciałbym zaznaczyć, że por. mar. Małkiewicz z US Navy, nie mówiący po polsku, ale przyznający się do polskiego pochodzenia i raczej zawstydzony, że po polsku mówić nie umie, przybył na okręt z pewnym kompleksem wyższości na temat organizacji i poczynań US Navy. Po ćwiczeniach schodził z okrętu bardzo zawstydzony i trochę dumny, że polski okręt dowodził angielskimi kontrtorpedowcami w czasie tych ćwiczeń.”

Po powrocie do Greenock, 15 marca, wraz z niszczycielami *Onslaught* i *Marne* znalazł się w eskorcie francuskiego pancernika *Richelieu* płynącego na południe. Po kolejnych trzech dniach nastąpiła zmiana. Od eskorty, która przyszła z Gibraltaru, dotychczasowa osłona przejęła 2 statki z wojskiem płynące do Glasgow. Po dojściu do trawersu Lough Foyle w Północnej Irlandii *Piorun* i *Marne* opuściły 21 marca konwój i skierowały do Scapa Flow. *Piorun* stanął do HMS *Tyne* na kolejne czyszczenie kotłów (około 600 godzin na obydwóch kotłach). Podczas blisko tygodniowego postoju inspekcję jednostki przeprowadził kmdr Campbell, gratulując dowódcy i kadrze oficerskiej czystości na okręcie.

Dalej przeprowadzono ćwiczenia w braniu ropy na morzu od lotniskowca i ich eskortowanie.

„Po południu dnia 31 marca 1944 r. (w rzeczywistości dzień wcześniej – przyp. M.B.) *poszliśmy na północ na Wyspy Faros, gdzie w jednym fiordzie pobraliśmy paliwo. Potem ówczesny dowódca, kmdr ppor. Tadeusz Gorazdowski, poinformował załogę, że okręt będzie brał udział w operacji przeciwko niemieckiemu pancernikowi* Tirpitz *(typu* Bismarck*), który stał wówczas w fiordzie Alta w Norwegii. Przynętą miał być konwój wracający z Murmańska. Grupa operacyjna składała się z 2 pancerników (HMS* Duke of York *i HMS* Anson*), 6 lotniskowców, 3 krążowników, 10 niszczycieli oraz 2 tankowców zaopatrujących całość w paliwo.*

Założenie było takie: gdyby Tirpitz *wyszedł z portu, miał być zaatakowany przez okręty i lotnictwo morskie, a gdyby pozostał w porcie, miał być zaatakowany przez lotnictwo morskie i lądowe. Całość operacji przewidziana była na trzy dni, włącznie z powrotem.”*

Powyższy plan operacji „Tungsten” przedstawiony przez por. mar. Węglarza, dotyczy jednej z największych akcji jakie przeprowadziły okręty bazujące w Scapa Flow przeciwko okrętowi liniowemu *Tirpitz*.

Cofnijmy się do dnia 22 września 1943 r., kiedy na stojący – w wyniku wcześniejszych uszkodzeń spowodowanych torpedami radzieckiego okrętu podwodnego K 21 – w fiordzie Alta w północnej Norwegii pancernik przygotowano akcję bojową brytyjskich miniaturowych okrętów podwodnych. Załogi okrętów X5, X6 i X7, po sforsowaniu sieci przeciw torpedowych okalających pancernik podłożyły miny z zapalnikami czasowymi. Wykrycie okrętów, a następnie przesunięcie kolosa nie uchroniły go od poważnych zniszczeń. Uszkodzenia wyłączyły *Tirpitza* z działań na okres 6 miesięcy. Przez cały ten czas, gdy trwały prace remontowe otoczony był on sieciami przeciwtorpedowymi i silnie broniony przez baterie przeciwlotnicze lądowe i okrętowe.

W lutym Admiralicja Brytyjska uzyskała potwierdzenie o zakończeniu prac na *Tirpitzu*. Ponownie zaistniało zagrożenie dla północnej drogi do Rosji. Przygotowanie operacji „Tungsten” dowódca Home Fleet, admirał Bruce Fraser powierzył swemu zastępcy wiceadmirałowi Moore’owi. Plan działania zakładał, że konwój idący do Rosji (a nie jak sugerował Węglarz z Rosji – przyp. M.B.) powinien odciągnąć okręty podwodne Kriegsmarine na wschód od Wyspy Niedźwiedziej i skoncentrować uwagę lotnictwa nieprzyjaciela. Takie posunięcie miało gwarantować zmniejszenie niebezpieczeństwa ataków okrętów podwodnych na Flotę i pozwoli na niepostrzeżone podejście.

Atak na *Tirpitza* miał być wykonany przez bombowce startujące z lotniskowców w osłonie myśliwców lądowych. Planowany dwufalowy atak miano powtórzyć w odstępie 1 godziny.

Piorun włączony został do zespołu adm. Frasera. Ten skład uzupełniały pancerniki *Duke of York* i *Anson*, lotniskowiec *Victorius*, krążownik *Belfast* i 5 niszczycieli. Zespół drugi opuszczając Scapa Flow, 30 marca wieczorem, dysponował lotniskowcem floty *Furious*, 4 lotniskowcami eskortowymi: *Searcher*, *Emporor*, *Fencer*, *Pursuer*, 3 krążownikami: *Royalist*, *Sheffield* i *Jamaica* i 14 niszczycielami.

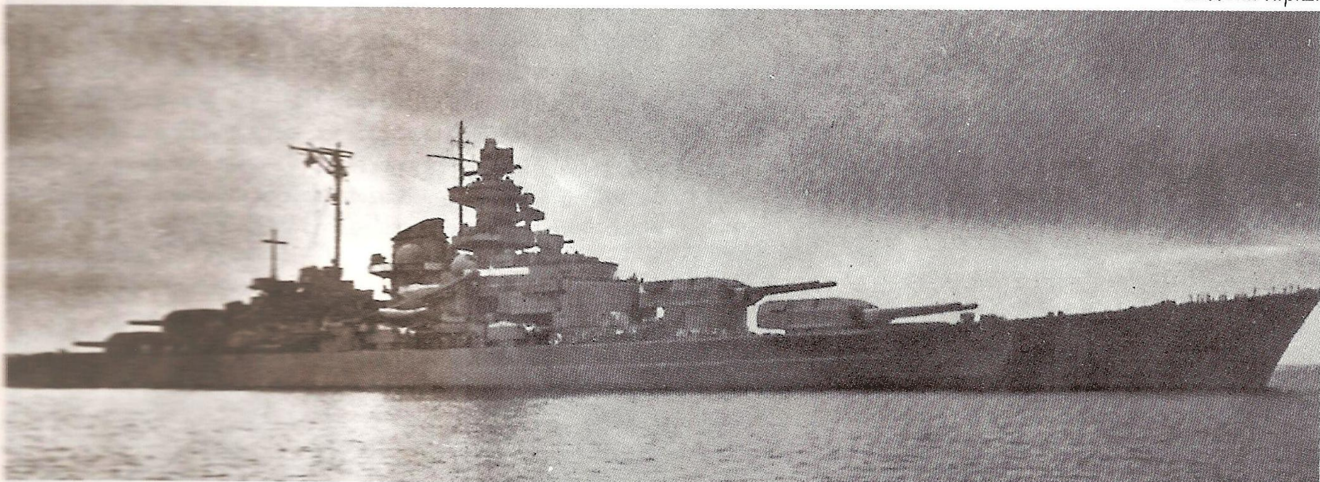
Na wysokości Wysp Owczych oba zespoły rozdzieliły się, z czego grupa okrętów Frasera udała się na krótki wypad pod wybrzeże Islandii, a lotniskowce eskorty podążyły na Morze Norweskie. 31 marca okręty admirała Frasera wyszły na trasę północną jako osłona konwoju „JW-58”

Po przeanalizowaniu aktualnych informacji admirał postanowił dokonać pewnych zmian, co do pierwotnego przebiegu operacji „Tungsten”. Okazało się, że *Tirpitz* nie szykuje się do wyjścia w morze i nie może być zagrożeniem dla konwoju. Dlatego zdecydował się przesunąć zespół dalekiej osłony bliżej wybrzeży Norwegii, aby uzyskać większą ochronę dla lotniskowców. 1 kwietnia o godz. 15:00 okręty otrzymały rozkaz przesunięcia terminu ataku na *Tirpitza* o jeden dzień później.

O 15:30 *Piorun* przyjął depeszę mówiącą by zabrał zbiornikowce *Blue Ranger* i *Brown Ranger* i odszedł z nimi bezpośrednio na pozycję 74°00'N i 10°00'E z szybkością 13 węzłów. Niszczyciel *Javelin* został przydzielony pod rozkazy *Pioruna*, jako drugi okręt osłony.

Spotkanie dwóch zespołów nastąpiło po południu 2 kwietnia. Wraz z zespołem adm. Frasera do zespołu lotniskowców dołączył *Piorun*. Po spotkaniu nastąpiło przegrupowanie sił. Wiceadm. Moore na *Ansonie* pozostał przy lotniskowcach i objął dowodzenie operacją „Tungsten”. Z zespołu adm. Frasera wyłączony został także ciężki lotniskowiec *Victorius*, krążownik *Belfast*. Adm. Fraser na *Duke of York* wraz z czterema

Pancernik *Tirpitz*.



Moment wybuchu dużej bomby lotniczej w dziobowej części *Tirpitza* podczas nalotu przeprowadzonmego 3 kwietnia 1944 r. w ramach operacji „Tungsten".

niszczycielami udał się na północ, aby w odległości około 200 mil od lotniskowców oczekiwać na zakończenie operacji „Tungsten", a jednocześnie osłaniać konwój. W tym czasie na lotniskowcach zespołu wiceadm. Moore'a czyniono ostatnie przygotowania do wykonania uderzeń bombowych na *Tirpitza*.

O zmroku, gdy atak na pancernik był już mało prawdopodobny *Javelin* uzupełnił paliwo, a następnego dnia o godz. 04:00 podobnie uczynił *Piorun*, któremu pobranie 119 ton ropy, zajęło 2 godziny.

Gdy *Piorun* przystępował do pobierania paliwa, piętnaście minut później, 3 kwietnia, z lotniskowca *Victorius* wystartowały pierwsze myśliwce grupy osłonowej. Po nich w powietrze wzbiły się bombowce pierwszej grupy uderzeniowej, a w końcu myśliwce z lotniskowców eskortowych. Po kolejnych kilkunastu minutach samoloty w powietrzu zakończyły formowanie grupy uderzeniowej, a będące około 120 mil od miejsca postoju *Tirpitza* obrały kurs na fiord Alta. Druga grupa uderzeniowa licząca 19 bombowców, będąc pod osłoną 40 myśliwców, wzniosła się w powietrze o 05:25; przyjmując kurs jak ich poprzednicy. Ogółem w dwóch zespołach leciało 40 bombowców.

O godz. 05:29 nastąpiło, przy pełnym zaskoczeniu strony niemieckiej, bombardowanie *Tirpitza*. Już pierwsze bomby o ciężarze 725 kg trafiły kolosa. Niemcy decydując się na postawienie zasłony dymnej zrobili to zbyt późno w efekcie czego cel był nadal dobrze widoczny.

W czasie godzinnego bombardowania pancernik dosięgło 14 bomb, z czego 4 o największym ciężarze.

Gdy *Piorun* został wyznaczony do ochrony zbiornikowców zaopatrzeniowych załoga żyła świadomością, że będąc na tyłach nie znajdzie się w centrum operacji. W rezultacie trafił się im najgorszy przydział, bardzo odpowiedzialny ale też bardzo nudny i nieefektowny. Wprawdzie ani jeden niszczyciel z biorących udział w operacji nie widział samolotu ani okrętów podwodnych wroga, ale przynajmniej liczyli się w składzie głównych sił. Z drugiej strony *Piorun* i *Javelin* miały zbiorniki na ropę mogące przyjąć 491 ton paliwa, gdy pozostałe niszczyciele w zespole 580 ton. Inną przyczyną było, że właśnie te dwa okręty miały silniejsze uzbrojenie przeciwlotnicze od jednostek typu *M*, *O* czy *S* i mogły przy silnej artylerii głównej skutecznie odpierać ataki niszczycieli typu *Narvik*.

Ponieważ atak bombowy przeprowadzono ze znacznie mniejszych wysokości niż ustalały normy taktyczno-techniczne, żadna z bomb nie wybuchła wewnątrz przedziałów chronionych pancerzem. Spustoszenie zrobiły natomiast w nadbudówkach nad pokładem pancernym, a także zadały znaczne straty załodze – 122 marynarzy zabitych i 316 rannych. Po stronie brytyjskiej jedyne straty to 2 bombowce i 1 myśliwiec.

Mimo pełnego zaskoczenia przewidywania Admiralicji Brytyjskiej nie spełniły się. Spodziewano się, że w wyniku uszkodzeń pancernika on sam będzie w remoncie przez kolejnych sześć miesięcy. Po oględzinach prace remontowe oceniono na jeden kwartał.

Po zakończeniu operacji flotylla robi zwrot i patroluje dalej u brzegów norweskich, licząc na spotkanie z nieprzyjacielem. Do Scapa Flow powróciły 7 kwietnia.

Po tygodniowej przerwie, 13 kwietnia, okręty zespołu opuściły port. Tym razem 3 lotniskowce, 3 krążowniki i 7 niszczycieli (m.in. *Piorun*) znalazły się pod wybrzeżem Norwegii w celu niszczenia przybrzeżnej żeglugi niemieckiej. Po dwóch dniach nastąpił powrót do bazy marynarki.

Pierwszy lord morski, adm. Andrew Cunningham, będąc niezadowolonym z efektów własnego lotnictwa morskiego po pierwszym ataku na *Tirpitza*, domagał się od adm. Frasera bardziej skutecznych działań zmierzających do całkowitego wyeliminowania okrętu liniowego z areny wojennej.

Od 16 do 20 kwietnia nastąpiło zgrupowanie okrętów, które kolejny raz uderzyć miały na pancernik *Tirpitz*. Rankiem 21 kwietnia grupa bojowa w składzie: pancernik *Anson*, 2 lotniskowce ciężkie, 4 lotniskowce eskortowe, 3 krążowniki i 12 niszczycieli (między nimi polski *Piorun*), skierowała się na Morze Północne pod Norwegię. Jednak ze względu na złe warunki pogodowe – niski pułap chmur i słabą widoczność – akcję odwołano. Teraz okręty skierowano na ostrzelanie obiektów lądowych i morskich na Lofotach w Norwegii.

Dnia 26 kwietnia o godz. 04:45 wystartowały samoloty z dwóch lotniskowców i z małymi stratami wróciły około godz. 07:00. Udało się im zaskoczyć jeden konwój niemiecki, zatapiając 4 duże statki i 1 okręt osłony. Brytyjczycy stracili 1 Barracudę i 4 myśliwce. 23 kwietnia o godz. 11:00 powróciły do Scapa Flow.

Kolejną próbę zniszczenia kolosa podjęto w dniach 3-7 maja. Okręty opuściły Scapa Flow o godzinie 22:00, tym razem pozbawione wzmocnienia lotniskowców eskortowych. Drugim okrętem z pod biało-czerwonej bandery była ORP *Błyskawica*.

Tak jak za poprzednim razem tak i teraz warunki meteorologiczne nie pozwoliły na przeprowadzenie nalotu. Już w Scapa Flow Piorun zmuszony był iść na remont do pływającego suchego doku z powodu przeciekającego kadłuba na wysokości dna. W tych dniach został wyokrętowany por. mar. Z. Węglarz i przeniesiony do KMW w Londynie, do Biura Studiów w dziale broni podwodnej.

Gdy na 12 maja wiceadm. Moore zaplanował po raz czwarty atak na *Tirpitza*, niszczyciel *Piorun* był w pełni sprawny. Wespół z *Błyskawicą* miały osłaniać lotniskowiec *Victorius* i *Furious*, a zgrupowanie uzupełniały dwa krążowniki i sześć niszczycieli.

Po kolejnych dwóch dniach okręty zajęły pozycję do ataku, będąc tylko 120 mil od fiordu Alta. Pech jednak nie opuszczał Brytyjczyków. Gdy w poprzednich wyprawach winę należało zrzucić na pogodę, teraz to okręty zostały wykryte przez niemieckie samoloty rozpoznawcze. Wobec takiego obrotu sprawy należało wycofać się i udać na Morze Północne w poszukiwaniu U-bootów. Od 17 do 22 maja oba nasze niszczyciele pozostają w morzu.

Gwoli wyjaśnienia wspomnijmy, że ostateczny atak na *Tirpitza* przeprowadzono 15 września 1944 r., siłami 38 samolotów typu Lancaster, startującymi z lotniska w Jagodni w Związku Radzieckim. Jedna z sześciotonowych bomb tzw. „Tallboy" trafiając w okręt, przebiła pokład dziobowy i wybuchła pod stępką. Powstały otwór w dnie miał wielkość 10×16 m, a do kadłuba dostało się około 1000 ton wody. Następujące po sobie eksplozje uszkodziły siłownię i uzbrojenie. Po ataku dowództwo Kriegsmarine oceniając rozmiary szkód zrezygnowało z ich naprawy. W efekcie pancernik osadzono na dnie fiordu Tromsø, gdzie miał służyć jako pływająca bateria. Aktem łaski był nalot w dniu 12 listopada tegoż roku, gdy trzy bomby spustoszyły wnętrze okrętu liniowego, on sam przewrócił się stępką do góry wbijając się nadbudówkami w muliste dno.

Piorun w połowie roku 1944.





Obraz M. B. Blacka przedstawiający przerwanie szyku przez zespół alianckich niszczycieli podczas bitwy pod Quessant.

Bitwa pod Quessant

„Krótko przed inwazją na Normandię uformowano klasyczną flotyllę z rasowych niszczycieli floty, którą oznaczono numerem 10. Niszczycielami floty nazywano wówczas nowoczesne, duże, silnie uzbrojone jednostki, przeznaczone w zasadzie do operacji bojowych w towarzystwie krążowników i pancerników, w odróżnieniu od starszych niszczycieli eskortujących, przeznaczonych głównie dla zwalczania okrętów podwodnych. W skład tej flotylli wchodziły cztery okręty brytyjskie, dwa kanadyjskie i dwa polskie. Flotyllę podzielono na dwa dywizjony. Liderem był brytyjski niszczyciel Tartar*."*

Powyższy fragment wspomnień kpt. mar. Wienczysława Kona opowiada o wcieleniu, w dniu 24 maja 1944 r., w skład 10 flotylli niszczycieli pod dowództwem kmdra B. Jones'a jednostek *Tartar*, *Ashanti*, *Haida*, *Huron*, *Błyskawica*, *Eskimo*, *Piorun* i *Javelin*. Okręty tej flotylli, w ramach operacji „Neptun" (była to część morska inwazji w Normandii, rozpoczęta 6 czerwca. Swój udział w niej zaznaczyły także inne okręty PMW: niszczyciele *Ślązak*, i *Krakowiak* oraz krążownik *Dragon* – przyp. M.B.), miały zabezpieczać zachodnią część kanału La Manche przed siłami nawodnymi i podwodnymi nieprzyjaciela. Obawiano się w szczególności okrętów bazujących w Cherbourgu, Breście i portach Zatoki Biskajskiej.

O ostatnich ćwiczeniach i pierwszych tragediach w przededniu operacji „Overlord", tak pisze ówczesny oficer artylerii z *Pioruna*, por. mar. Jerzy Tumaniszwili:

„26 maja – Plymouth. Wróciliśmy z patrolu. Całą noc wzdłuż wybrzeża północnej Francji. Nieprzyjaciela nie było Na redzie w Plymouth zakotwiczyły dwa ogromne „pasażery". Właśnie wyładowują żołnierzy do barek desantowych. Bractwo w pełnym rynsztunku, z hełmami na głowach. Jutro mamy brać udział w ćwiczeniach – próbnym desancie na plażach w Devonie, niedaleko Paington. Zaokrętowano młodego porucznika artylerii. Amerykanina, z którym mam opracować procedurę łączności z obserwatorem na lądzie, który będzie kierował naszym ogniem. Mamy strzelać ostrą amunicją ponad głowami lądujących oddziałów.

30 maja – w morzu. Już po ćwiczeniach. Miały one za cel wywołanie samolotów Luftwaffe dla stoczenia bitwy powietrznej. Jakoś się nie pokazały. Eskadry własnych myśliwców osłaniały desant. Statki transportowe podeszły blisko brzegu, spuściły barki, które wkrótce zapełnione żołnierzami w pełnym bojowym wyposażeniu, ruszyły w stronę plaży. Na jej płyciznach żołnierze brnęli w wodzie symulując atak na umocnione pozycje wroga. Wojsko lądowało pod ostrzałem dział okrętowych. Niestety obserwator kierujący ogniem podał fałszywe dane odległości powodując, że pierwsza salwa upadła w samym środku barek desantowych. Zaraz zaprzestano strzelania. Straty w zabitych i rannych były poważne."

Ostatniego dnia maja na okrętach wstrzymano wszelkie urlopy i przepustki na ląd. O godz. 23:00 na *Piorunie* ogłoszono alarm bojowy. Cały okręt jest w gotowości bojowej, a po kilkunastu minutach płynie w patrolu na Kanał. Przez kolejne trzy dni stale chodzi na patrole. Wyczuwa się gorącą atmosferę.

Od 4 czerwca załoga *Pioruna* wiedziała o dniu „D-day". W momencie rozpoczęcia inwazji na wybrzeże Normandii, o godz. 01:40, jeden z dwóch dywizjonów 10 flotylli niszczycieli pod dowództwem kmdr. por. K. Namieśniowskiego wyszedł na patrol do zachodniej części kanału La Manche w składzie: OORP *Błyskawica*, *Piorun*, HMSS *Eskimo* i *Javelin*.

W dniu największej, w historii wojen morskich, operacji desantowej, mającej na celu otwarcie drogi dla drugiego frontu w Europie, obsada *Pioruna* była następująca:

D-ca okrętu — kmdr ppor. Tadeusz Gorazdowski
Z-ca d-cy okrętu — kpt. mar. Wienczysław Kon
Oficer sygnałowy — ppor. mar. Piotr Surzyn
Oficer nawigacyjny — kpt. mar. Stanisław Lee
I oficer artylerii — por. mar. Jerzy Tumaniszwili
II oficer artylerii — por. mar. Stanisław Kopecki
Oficer broni podwodnej — por. mar. Leopold Kawerniński
I oficer maszynowy — kmdr ppor. Ludwik Szmidt
II oficer maszynowy — ppor. mar. Zdzisław Trapp
Lekarz okrętowy — kmdr ppor. Lek. Bronisław Danielewicz
Oficer łącznikowy — S/Lt. G. P. Marlow.

Okręty płyną w wachcie bojowej, a zmiany następują co cztery godziny. Pół załogi na stanowiskach ogniowych, a pół odpoczywa. Patrol przebiega bez większych wydarzeń, a jedynym zapisem w dzienniku okrętowym jest uwaga o wypatrzeniu Ju-88. Na *Błyskawicy* uzyskano kontakt z U-bootem i rzucono kilka bomb głębinowych. Bez rezultatu.

W południe dzięki zwiadowi lotniczemu dywizjon otrzymał wiadomość o ruchach okrętów Kriegsmarine w Zatoce Biskajskiej. Następnego dnia kolejny zwiad donosił o trzech niszczycielach idących z dużą prędkością w stronę portu Brest. O godz. 13:50 do portu w Plymouth weszły *Piorun* i *Javelin*, a godzinę przed północą *Błyskawica* i *Huron*.

8 czerwca o godz. 09:45 20 dywizjon niszczycieli (*Błyskawica*, *Eskimo*, *Piorun* i *Javelin*) opuścił Plymouth by w kanale La Manche podmienić 19 dywizjon (*Tartar*, *Ashanti*, *Haida* i *Huron*). Nim doszło do zmiany kmdr Jones przyjął z dowództwa Western Approaches nowe wytyczne; odwoływano patrol na zachodzie, nakazując koncentrację flotylli na pozycji 49°30'N i 5°00'W, a druga wiadomość dotyczyła okrętów nieprzyjaciela.

Sformowana flotylla utworzyła dwie kolumny, płynąc równolegle do siebie z szybkością 22 węzłów w odległości 2 mil. O godz. 20:45 okręty przeszły na linie nocnego patrolowania w pobliże Brestu. Godzinę później ogłoszono alarm bojowy. Wiadomość dotyczyła 4 okrętów wroga, które wchodząc w skład 8 flotylli kmdr. Von Bechtolsheima znajdowały się w odległości kilkunastu mil na północ od wysepki Batz. Następny meldunek donosił o ruchach niszczycieli, które po opuszczeniu Brestu, obrały kurs na zachód. Manewr ten w założeniach miał zmylić Admiralicję brytyjską, nie powiódł się. Szybko zrozumiano, że gdy nastąpią ciemności okręty wykonają zwrot i pójdą kontrkursem, na wschód. Wspomnianymi okrętami okazały się niszczyciele typu *Narvik – Z 32*, *Z 24*, *ZH 1* i torpedowiec *T 24*.

Był 9 czerwca godz. 01:20 , gdy z *Tartara* nadano sygnał: „W kontakcie z nieprzyjacielem. Namiar prawdziwy 251°. Odległość 10 mil". Po dwóch kolejnych minutach także radarzyści z *Błyskawicy* namierzyli nieprzyjaciela. Pierwsze echo na *Piorunie* uzyskano o godz. 01:24 w namiarze 217° i w odległości 13 000 jardów. Po minutach oczekiwania wykreślacz kursu zameldował: „4 okręty nieprzyjacielskie, kurs 005°, szybkość 30 węzłów."

Jeszcze przed rozpoczęciem walki dowódca 10 flotylli niszczycieli zarządził, by w momencie uzyskania kontaktu z okrętami Kriegsmarine, każdy dywizjon bez zbędnych dodatkowych rozkazów, przyjął szyk namiaru i zaprzestał zygzakowania. Posunięcie to, miało ukryć do ostatniej chwili, własne pozycje i dalsze ruchy. Z każdą minutą odległość między okrętami malała. Gdy 19 dyon niszczycieli rozpoczął ostrzeliwanie okrętów wroga pociskami oświetlającymi, o godz. 01:26, Niemcy wystrzelili zespołowo około 30 torped. Tylko dzięki temu, że usłyszano przez radiostację komendę niemieckiego dowódcy o odpaleniu torped, należy zawdzięczać, że już w pierwszych minutach bitwy szala zwycięstwa nie przechyliła się na korzyść okrętów Kriegsmarine:

„*Dwie torpedy przeszły z prawej i lewej burty* Tartara. – wspomina M. Wasilewski – *Inne okręty jego grupy też widziały ślady, ale żaden okręt aliancki nie został trafiony.* Tartar *i* Ashanti *otworzyły pierwsze ogień na czołowe okręty w szyku niemieckim, to jest na duży* Z 32 *(okręt flagowy) i* ZH 1. Haida *i* Huron *związały się w pojedynku artyleryjskim z Z 24 i T 24.*"

Niemcy spodziewając się, że torpedy dojdą do celu przez chwilę wstrzymali ostrzał artyleryjski, by do końca nie być rozpoznanym. Brak wybuchów wymusił na kmdr. Bechtolsheimie rozkaz wykonania zwrotu, umożliwiający przejście na strzelanie całoburtowe. Te, jakże cenne, sekundy zwłoki wykorzystali artylerzyści z *Tartara* i *Błyskawicy*. Druga salwa tej ostatniej dała nakrycie , a trzecia była celna. Na śródokręciu okrętu flagowego *Z 32* wybuchł pożar. Także idący za nim niszczyciel *ZH 1* otrzymał trafienie w kocioł i został unieruchomiony. Niemcy jednak bronili się dobrze. Celne salwy zmusiły *Błyskawicę* do gwałtownego zwrotu. *Piorun* otworzył ogień o godz. 01:30. Jednocześnie zauważono, że płynąca przed nimi *Błyskawica* gwałtownie zmienia kurs w prawo. Komandor Gorazdowski chcąc utrzymać się w jej śladzie torowym przerwał ogień po trzech minutach i również skręcił w prawo. W tym czasie *Błyskawica* zniknęła za własną zasłoną dymną.

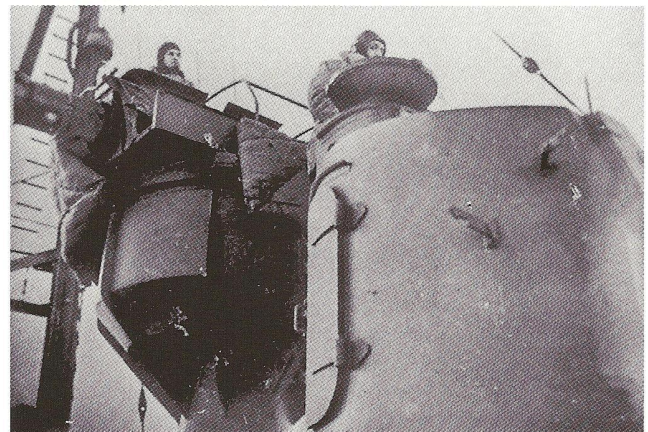
Kolejne minuty walki tak wspomina kpt. Kon:

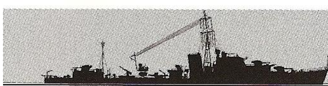
„W ogólnym zamieszaniu mogły zdarzyć się pomyłki w rozpoznawaniu celów i wzajemne ostrzeliwanie się własnych okrętów. Istniała też możliwość zderzeń. Wszystkie niszczyciele poruszały się w tym zamieszaniu z prędkościami około trzydziestu węzłów, nie bardzo widoczne jedne dla drugich na skutek tego, że wszystkie kładły zasłony dymne. Na rufach naszych okrętów stały beczki z chemikaliami, które po zapaleniu i zrzuceniu do morza powinny dawać masę jasnoszarego dymu. Ale my w przeciwieństwie do Niemców, nie wierzyliśmy w jego skuteczność. Uważaliśmy, że lepszą zasłoną jest gęsty dym z komina, wytwarzany przez palaczy w kotłowni natychmiast po naciśnięciu na pomoście guzika z napisem „dymić". Ostatecznie cały obszar walki pokrył się długimi smugami czarnego dymu z naszych kominów i jasnymi, o silnie gryzącym zapachu, tumanami chemicznie wytwarzanych przez Niemców zasłon. Wkrótce pierwsze, największe nasilenie ognia zmniejszyło się. Wszystko dookoła pociemniało, przyciszyło się. Niebawem jednak noc znowu rozjaśniła się intensywnym ogniem artylerii."

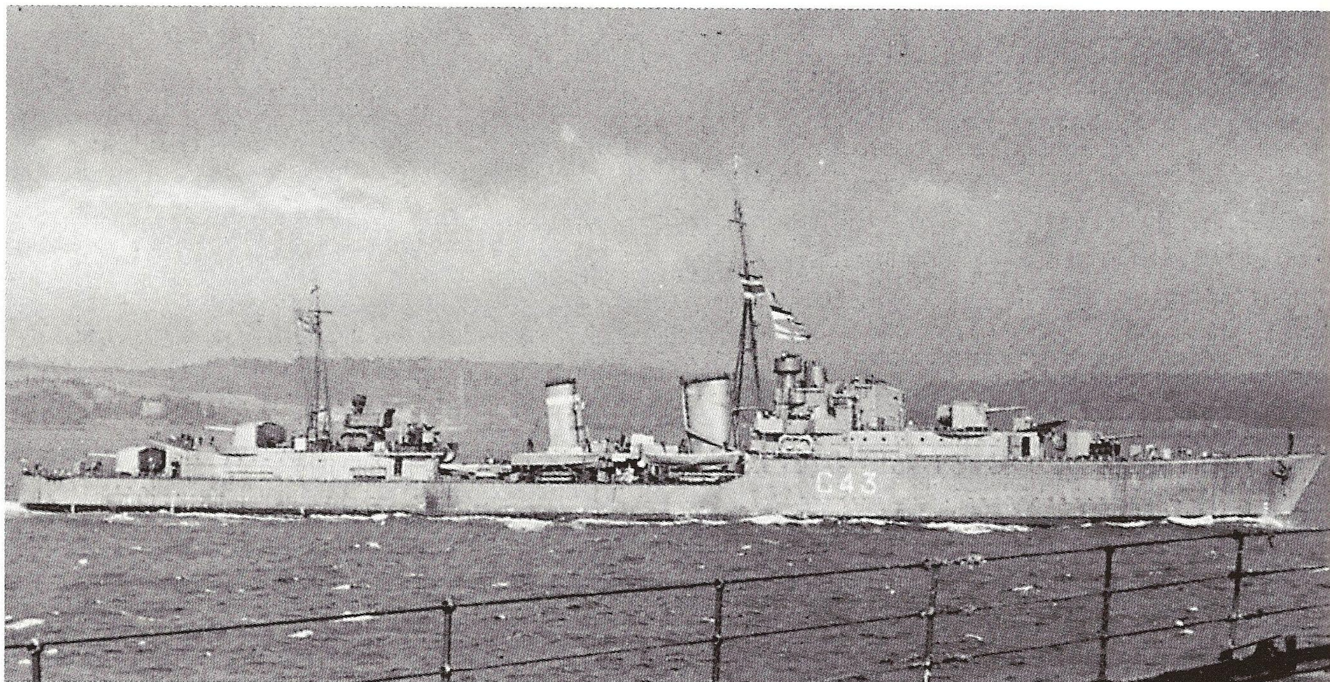
Piorun zmienił kurs na 260° w kierunku nieprzyjaciela, zmniejszając równocześnie szybkość do 20 węzłów. Niszczyciel jest sam i echo wroga w namiarze 227° w odległości 7000 jardów spiętrza się z echami 19 Dyonu. Dowódca decyduje nie dołączać do dyonu *Tartara* (z 20 Dyonem nie ma kontaktu – przyp. M.B.), by nie zwiększać zamieszania.

Gdy kmdr ppor. Gorazdowski rozważał swoją pozycję, kmdr Jones na *Tartarze* wykonał ryzykowny manewr. Chcąc zdezorientować przeciwnika zmienił kurs i skierował się wprost na okręty nieprzyjaciela, które widząc łatwą zdobycz z furią rozpoczęły ostrzeliwać brytyjski okręt. Mimo zadanych trafień udało się odłączyć okręty od zespołu. Sytuacja na *Tartarze* była krytyczna. Z pomocą pospieszył mu jego partner HMS *Ashanti*,

Obserwatorzy na pomoście bojowym.

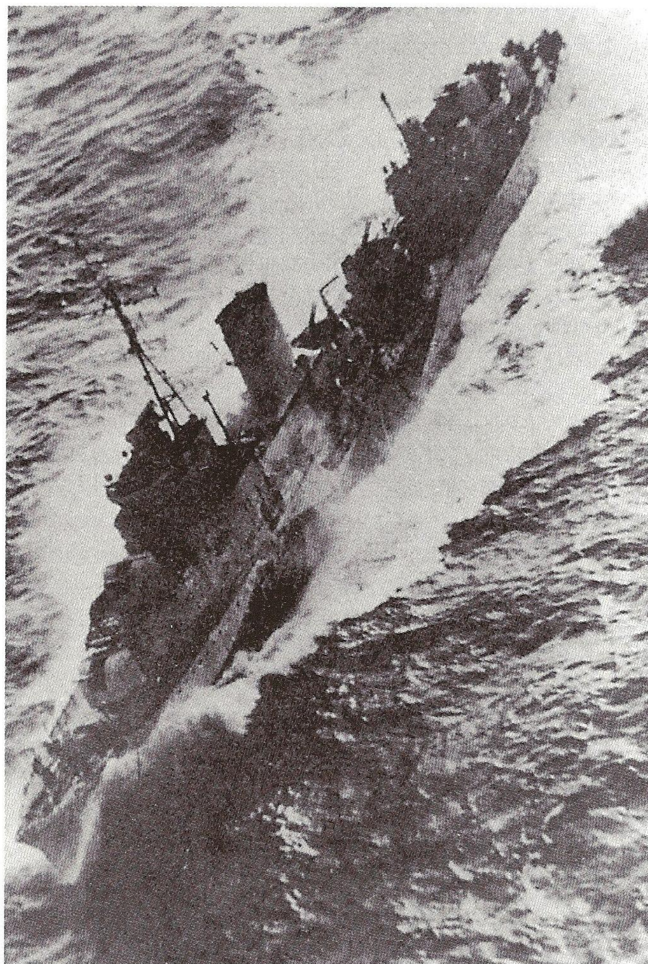






HMS *Tartar*.

a kładąc zasłonę dymną skierował się pomiędzy uszkodzonego *Tartara*, a *Z 32* i *ZH 1*, przyjmując na siebie cały ogień wroga. Udaje mu się jednak wykonać atak torpedowy i po chwili potworna siła wybuchu rozerwała *ZH 1*. Dwa pozostałe okręty niemieckie widząc co się dzieje obrały kurs południowo zachodni, w kierunku Quessant. W pościg ich śladem ruszyły kanadyjskie niszczyciele *Haida* i *Huron*.



ORP *Błyskawica*, uczestnik zwycięskiej bitwy pod Quessant.

Tymczasem flagowy *Z 32* korzystając z gęstej zasłony dymnej i powstałego zamieszania opuścił pole walki.

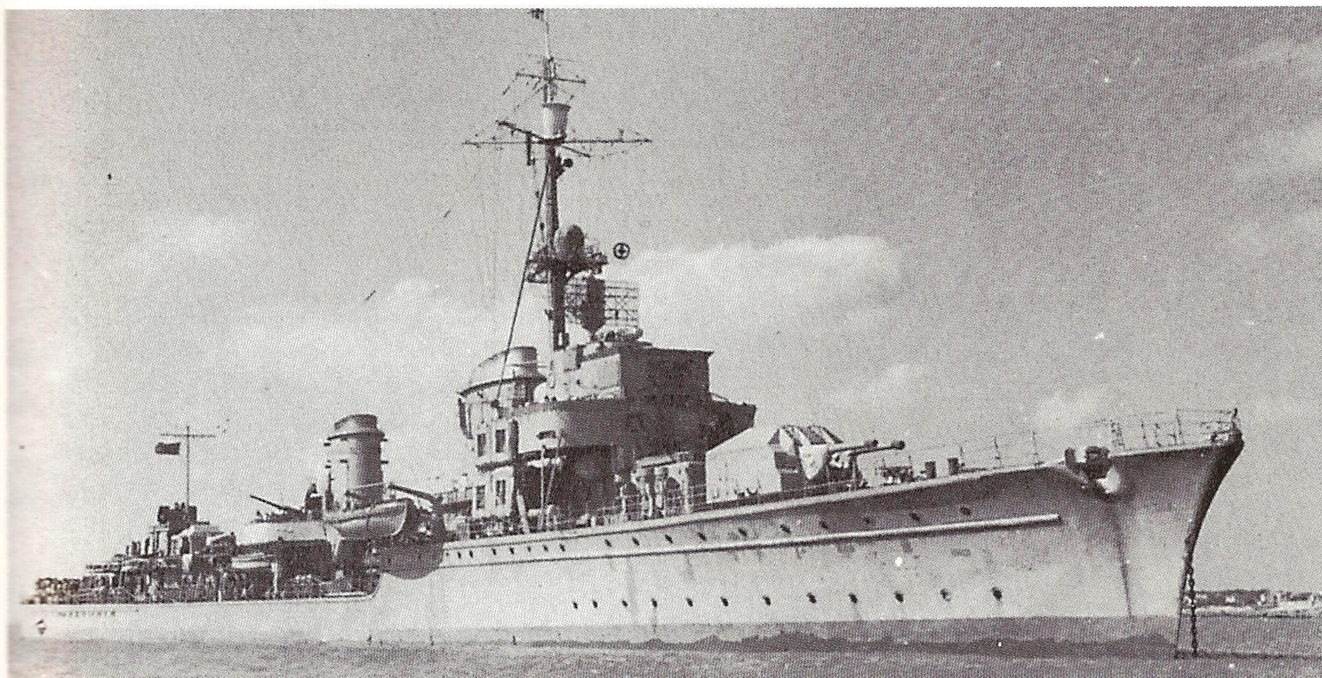
O godz. 01:59 *Piorun* odebrał sygnał z *Tartara*, że pali się i odchodzi kursem 10° i szybkością 6 węzłów, wzywając wszystkie okręty nie będące w kontakcie z nieprzyjacielem by dołączyły do niego. *Piorun* zmienia kurs na 220° i szybkość na 27 węzłów, podchodząc do miejsca walki.

O godz. 02:15 zostaje oświetlony pociskami i ostrzelany z kierunku w którym były okręty nasze i nieprzyjaciela. Odległość w tym czasie wynosiła 5000 jardów. Salwy upadły blisko *Pioruna*, a rodzaj pocisków sugerował, że strzela jeden z własnych okrętów (przypuszczalnie *Tartar* lub *Ashanti* – przyp. M.B.) Zmuszony, zmienia kurs ponownie na północ i ponownie zaczyna się oddalać.

Błyskawica biorąc udział w ostatnim akcie zatopienia *ZH 1*, chwilę później udała się z pozostałymi okrętami 20 dyonu w kierunku południowo-wschodnim. Tam rozgrywała się walka i pościg Kanadyjczyków za niszczycielem i torpedowcem 8 flotylli. Niemcom nieoczekiwanie z pomocą przyszła zagroda minowa, postawiona wcześniej przy wybrzeżach francuskich przez brytyjskie okręty. Nieprzyjaciel, nieświadom niebezpieczeństwa, z maksymalną prędkością przepłynął zaminowany akwen. Na taki manewr nie odważyli się dowódcy kanadyjskich niszczycieli. Niemcy schronili się w Breście, a następnie przeszli do bazy w Le Verdon u ujścia Żyrondy, gdzie w nocy z 24 na 25 sierpnia 1944 r. dopełnił się ich los po ataku brytyjskich samolotów.

O godz. 02:33 zagubiony *Piorun* przyjął sygnał z *Błyskawicy* i dołączył do szyku 20 Dyonu po dziewięciu minutach.

Na placu boju pozostał jeszcze *Z 32*, który mimo, że uszkodzony uszedł alianckim okrętom, a teraz idąc kursem południowo-wschodnim podążał do wybrzeży Półwyspu Bretońskiego, licząc na wsparcie lotnicze. Na okręt flagowy dowodzony przez kmdr Bergera natknęli się Kanadyjczycy po nieudanej pogoni za *Z 24* i *T 24*. Niemiec szybko podejmuje decyzję, która według jego planów może uratować okręt. Próbuje ucieczki do Cherbourga. Pogoń ruszyła. *Haida* i *Huron* depeszują na pozostałe okręty 10 flotylli o obecnej pozycji. *Błyskawica* przyjmując wiadomość o nieprzyjacielu natychmiast z trzema pozostałymi niszczycielami kieruje się na południe, z myślą o przecięciu kursu umykającej „zwierzynie". Pościg prowadzi teraz sześć niszczycieli. Do akcji nie włączyły się uszkodzony *Tartar* i ochraniający go *Ashanti*.



Niszczyciel typu *Narwik* – *Z 24*.

O godz. 04:38 *Piorun* odbiera echo pojedynczego okrętu w namiarze 128° i w odległości 1600 jardów i stale ten kontakt utrzymuje. O godz. 04:49 *Błyskawica* otwiera ogień pociskami oswietlającymi i półpancernymi:

„Płynęliśmy z zawrotną prędkością 34 węzłów! Nominalna maksymalna prędkość niszczycieli brytyjskiej budowy wynosiła 36 węzłów, ale była osiągana w czasie prób z nowymi maszynami i przy małym obciążeniu okrętów. Maszyny naszych okrętów miały już za sobą większą część wojny i były zmęczone.

Na rufie Pioruna *zebrała się spora gromadka marynarzy z oddziału przeciwawaryjnego i obsady Oerlikonów,* (w tymże roku nastąpiły kolejne zmiany w uzbrojeniu. W miejsce pojedynczych działek kal. 20 mm ustawiono podwójne działka Oerlikona typu Mk V na podstawie wieżyczkowej z hydraulicznym napędem obrotu, oraz dodano 2-pojedyncze 20 mm Oerlikony na rufie – przyp. M.B.). *Pokład rufowy tak niesamowicie dygotał, że musieliśmy się trzymać bomb głębinowych, nadbudówek i Oerlikonów, żeby móc ustać na nogach. Wał wodny za rufą przewyższał poziom pokładu. Przy najmniejszej zmianie kursu Piorun kładł się na burtę, a pokład rufowy zalewany był górą wody, która ścinała z nóg. Po pierwszym, na szczęście łagodnym doświadczeniu z jej siłą, kazałem marynarzom skupić się na środku pokładu, żeby któregoś z nich nie zmyło za burtę.*

Stopniowo rozproszone okręty naszej flotylli zebrały się i uformowały wydłużony szyk torowy. Jeszcze panował półmrok, ale wszystkie jednostki były widoczne gołym okiem. I nagle znów się rozpoczęła strzelanina. Tym razem był to spokojny, systematycznie prowadzony ogień, skoncentrowany na jednym celu. Z siedmiu (sześciu – przyp. M.B.) naszych okrętów, rozciągniętych w rozwinięty szyk torowy, strzelano do jednego niemieckiego niszczyciela, który uszedł z niedawnej bitwy. Teraz pojąłem, skąd, ta nasza zawrotna prędkość. Goniliśmy go, usiłując odciąć mu drogę ucieczki pod osłonę dział na francuskim brzegu. Jego maksymalna prędkość, niewątpliwie też zmniejszona przez wojenne zmęczenie maszyn, była o dwa węzły większa od naszej.

Dogoniliśmy go i odcięliśmy mu drogę od południa. Uciekać na północ nie mógł, bo tam była Anglia, Zresztą, raz przez nas przyłapany, nie miał już żadnych szans. Przez lornetkę widziałem wielki odkos spod jego dziobu, biel odkładającej się na boki fali, wysoki wał wody za rufą. Na ciemnej sylwetce rasowego niszczyciela, który teraz przypominał zagonionego przez charty jelenia, raz po raz coś błyskało."

Sytuacja *Z 32* była beznadziejna. Komandor Bergan jedyną szansę ucieczki rozpatrywał w przejściu przez brytyjską zagrodę minową, a następnie ku północnym brzegom Wyspy. Tam musiał jednak osadzić swój niszczyciel na skałach wysepki Ile de Batz.

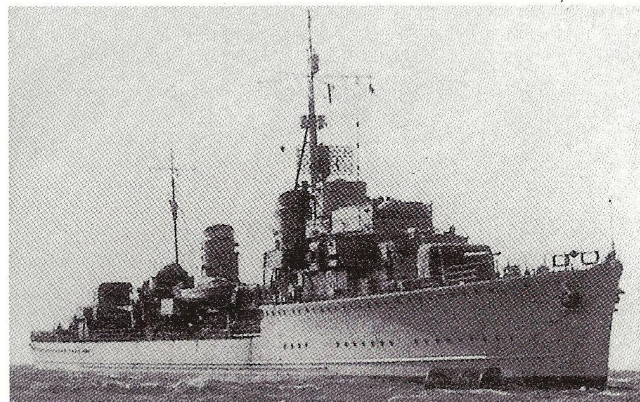
O godz. 05:20 szybkość niszczyciela, która była około 30 węzłów spadła do zera. Po kolejnych dwóch minutach *Piorun* przerywa ogień na odległości 12 400 jardów i 20 Dyon zmienia kurs na północny. Niszczyciel *Z 32* wyrzucony na mieliznę został ciężko uszkodzony i pozostawiony w płomieniach.

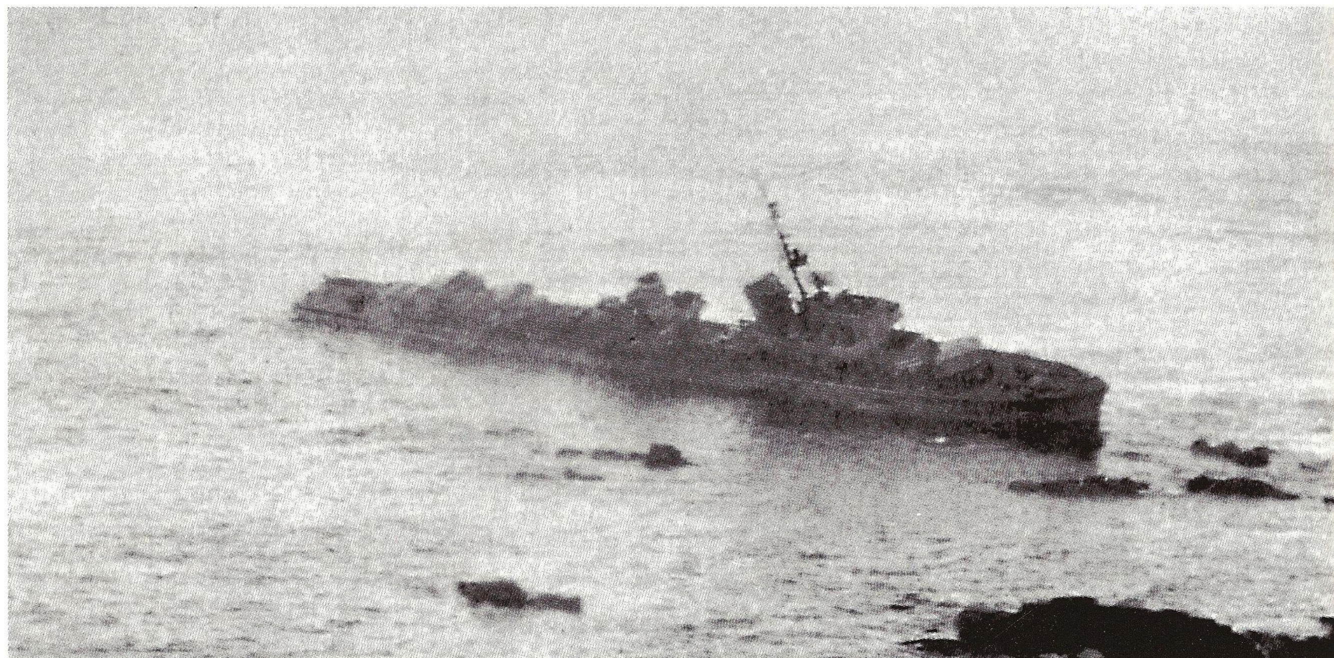
Bitwa pod Quessant będąca klasyczną bitwą morską niszczycieli, przyniosła Niemcom stratę w postaci zatopionych *Z 32* i *ZH 1*, a po stronie aliantów jedynie uszkodzenia na *Tartarze*.

O godz. 05:37 okręty 10 flotylli niszczycieli skierowały się ku Wielkiej Brytanii. W drodze do „domu" zespół dwukrotnie atakowany był przez samotny Ju-88, ten będąc ostrzelany z dział okrętowych zrezygnował z dalszych prób rzucenia bomb. Ostatni etap podróży tak opisał mar. Czesław Staniszewski:

„Wracamy do portu po zwycięstwie. Na głównych masztach powiewają duże bandery trzech zwycięskich państw. Do portu w Plymouth pierwsza wchodzi Błyskawica (w rzeczywistości pierwszy wszedł *Tartar* – przyp. M.B.), *następnie angielskie kontrtorpedowce i* Piorun. *W porcie*

Niszczyciel *ZH 1*.





Z 32 wyrzucony na skały wysepki Ile de Batz.

stoją angielskie pancerniki, krążowniki, lotniskowce i inne. Wszystkie pierwsze oddają honory zwycięstwa naszym okrętom. Przepływamy koło kapitanatu i również oni pierwsi oddają nam salut."

Piorun po bitewnych zmaganiach poszedł na postój celem czyszczenia kotłów. Po dalszych oględzinach stwierdzono, że na skutek rozkalibrowania dział musi mieć wymienione lufy. Przyczyną była szalenie wysoka temperatura jaka została wytworzona oddaniem wielkiej ilości salw. Od 10 do 12 czerwca trwało wymontowywanie zużytych i montaż nowych luf, wyładunek łusek i załadowanie komór amunicyjnych nowymi pociskami.

Załoga *Pioruna* wykonuje drobne prace konserwacyjne w czasie postoju w bazie.



Piorun w kamuflażu jaki nosił w drugiej połowie 1944 roku.

Zwycięski bój pod Jersey

Sześć dni po bitwie pod Quessant, 13 czerwca o godz. 16:00, niszczyciele ORP *Piorun* (kmdr ppor. T. Gorazdowski) i brytyjski *Ashanti* (kmdr ppor. J.R. Barnes) z 20 dyonu, opuściły Plymouth, udając się na patrol ku zachodniemu wejściu do kanału La Manche. Dalej wytyczne mówiły, by okręty popłynęły pod północno-zachodnie wejście do zatoki Saint Molo w pobliże Roches Douvres, a dalej na zachód od wysp Jersey, Guernsey i Alderney. Założeniem tego wypadu miało być zniszczenie żeglugi nieprzyjaciela w rejonie patrolu. Dowódcy zostali pouczeni, by zwrócili uwagę na okręty typu *M*, jako te najbardziej wartościowe u wroga. Kanały prowadzące z Cherbourga na południe były pod nieustannym bombardowaniem z powietrza i należało się spodziewać, że jednostki Kriegsmarine będą próbować ewakuować ten rejon Cherbourga morzem do St. Molo, lub nawet dalej na zachód.

Z tytułu, że polski oficer był starszy od dowódcy *Ashanti*, więc to jemu przypadł obowiązek dowodzenia tym półdywizjonem. Do pełnego zmroku patrol przebiegał w miarę spokojnie. Jak wynika z raportu komandora Gorazdowskiego, sporządzonego przez niego już po akcji w nocy z 13 na 14 czerwca, dowódcy naszego okrętu zależało na przedostaniu się w rejon patrolowania niepostrzeżenie i z tego powodu przed nawiązaniem kontaktu bojowego z okrętami Kriegsmarine, zakazał używania radia, radiotelefonu i radaru typu 291. Ten ostatni mógł być łatwo namierzony przez Niemców.

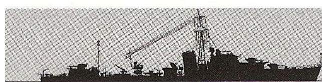
Jeszcze przed północą okręty poruszały się z szybkością 15 węzłów bo przy tej szybkości można było łatwo manewrować okrętem, nie zostawiając wielkiego śladu torowego, doskonale widocznego dla samolotów zwiadowczych.

Była godzina 23:30 gdy niszczyciele znalazły się na północ od Roches Douvres w zasięgu widoczności miejscowej latarni morskiej. Gorazdowski zarządził zwiększenie szybkości okrętów do 28 węzłów. Nie chciał ryzykować wypatrzenia przez baterię niemiecką na wyspie Guernsey.

Zbliżała się kolejna godzina od momentu dostrzeżenia błysków świateł latarni, gdy radarzyści z *Pioruna* zameldowali echo w namiarze 120° w odległości 15 000 jardów (ok. 13,5 km). Załogi niszczycieli były już w alarmie bojowym, a więc przygotowani do natychmiastowej akcji. Echa natychmiast naniesiono na wykreślacz kursu celem sprawdzenia i określenia ich charakteru. Pierwsze wrażenie było takie, że radar złapał boję stojącą na krańcu skał Manquires. Dowódca *Pioruna* nakazał nadać sygnał na *Ashanti*. Radarzyści z tego okrętu potwierdzają sygnał i namiar w odległości 14 000 jardów. Jednocześnie informują o 4 echach idących kursem 340° z szybkością 16 węzłów. Gorazdowski daje rozkaz wykonania zwrotu na kurs patrolu 270° i zwiększa szybkość do 25 węzłów, kładąc się wprost na meldowany namiar. Odległość od przeciwnika wynosiła już 4000 jardów (ok. 3,5 km). Na podstawie szybkości jednostek przeciwnika, których teraz namierzono aż siedem, wnioskowano, że są to okręty. Ponieważ Niemcy w tym czasie nie dysponowali na tych wodach dużymi jednostkami, sugerowano wykrycie kutrów torpedowych.

Pełne napięcia chwile przed bitwą tak wspomina oficer artylerii, por. mar. Jerzy Tumaniszwili:

„Słyszę rozmowę dowódcy z operatorem radaru, który widzi na ekranie szereg punkcików poruszających się z szybkością 15 węzłów. Dowódca decyduje się atakować, zwiększa szybkość, zmienia kurs prosto na nieprzyjaciela. –»Idę do ataku« – zawiadamia Ashanti*, a zwracając się do mnie: – »Poruczniku. Skierować działa na nieprzyjaciela«. – Słyszę jak Kopecki (II oficer artylerii) przygotowuje się do oświetlenia, komende-*



ruje: – »Zgrywać z dalocelownikiem... świecenie bliskie... prawo trzy... serie z trzech...«"

W momencie gdy cel został oświetlony niszczycielom ukazało się siedem dużych trałowców niemieckich typu *M-1*. Miały one wyporność około 600 ton, uzbrojenie główne składało się z 2 dział 105 mm, a szybkość 16-17 węzłów.

Chociaż przewaga w artylerii była po stronie okrętów alianckich (14 dział kalibru 120 mm), to na wodach między Roches Douvres, trudno było ten atut uważać za decydujący.

Jest godzina 00:37. Odległość maleje z każdą sekundą. Z centrali *Pioruna* donoszą, że konżugator (mechaniczne urządzenie artyleryjskie na okręcie przeliczające automatycznie zaobserwowane dane ruchomego celu – kąt biegu, odległość, prędkość itp. – przyp. M.B.) jest w ruchu, a artyleria gotowa...

„Już jest trzy tysiące osiemset – relacjonuje dalej Tumaniszwili, a po chwili trzy i pół. – »Są! Widzę! – krzyczy Ugrynowicz – o tu... trochę w prawo...« Ja też już widzę trzy sylwetki i w tej chwili rozpoczęliśmy oświetlać. Bój się rozpoczął. Poprawiłem poprzednio nastawioną inklinację i szybkość nieprzyjaciela i rozkazałem: – »Ogień ciągły salwami.. Ognia!!!«"

Odpowiedź nieprzyjaciela była natychmiastowa. Z siedmiu trałowców otwarto silny i skuteczny ogień. Mimo że na okrętach wroga zaobserwowano szereg trafień, a jeden z nich robił wrażenie ciężko uszkodzonego, *Piorun* w pierwszej minucie walki otrzymał pocisk w park amunicyjny, który zaczął się palić, grożąc w każdej chwili wybuchem. Ogień szybko opanowano, a niebezpieczeństwo zażegnano w ciągu trzech minut. Dwóch marynarzy zostało rannych, z tego jeden ciężko.

Jak pisze Jerzy Pertek w „Wielkich dniach małej floty":

„Niewielki pocisk uderzył w chwili, gdy podawacz pocisków marynarz Żuczek, wyjmował pocisk z parku amunicyjnego. Żuczek został poważnie raniony w obie ręce i musiał natychmiast udać się do izby chorych. Ogień nagle objął amunicję przy dziale nr 4. Z narażeniem własnego życia rzucił się na ratunek działowy (bosmanmat Bronisław Paluch – przyp. M.B.), *który zaczął wyrzucać palące się łuski za burtę, stanęli również niezwłocznie do akcji członkowie oddziału ratunkowego na rufie z gaśnicami. Tymczasem inny pocisk niemiecki rozerwał się na podstawie rufowego Oerlikona przeciwlotniczego i ciężko ranił dwóch ludzi* (st. Mar. Zając i bosman Grosicki – przyp. M.B.)".

O godz. 00:39 kmdr. ppor. Gorazdowski zdecydował, że cel wart jest salwy torpedowej. Dziewięć minut później *Piorun* odpalając torpedę trafia w dziobową część trałowca *M 83*:

„Bitewny zgiełk niemal utopił w sobie podwodny wstrząs wybuchu naszej torpedy w którejś jednostce wroga. Ale Niemcy sami nas o tym powiadomili. Słyszeliśmy wszystkie ich rozmowy na ich fali taktycznej dzięki podsłuchowemu odbiornikowi. Zdenerwowany niemiecki głos zameldował, że w jego okręcie nastąpiła eksplozja i że nie jest pewien, czy to mina, czy torpeda. A jednak. Pierwszy w tej wojnie, klasyczny strzał torpedowy polskiego okrętu nawodnego i torpeda w celu!"

Okręty strzelają w ruchu. Nie próżnuje też *Ashanti*, który ostrzeliwuje inne jednostki wroga, a ogień niemieckich trałowców słabnie. Komandor Gorazdowski, w cytowanym wcześniej raporcie, o godz. 00:55 donosił: „Nieprzyjaciel pozostaje w tyle, ogień zostaje przerwany i zmieniamy kurs na 040° żeby odciąć nieprzyjacielowi drogę do najbliższego portu i rejonu, gdzie znalazłyby się pod osłoną własnych baterii nadbrzeżnych."

Po dziesięciu kolejnych minutach niszczyciele znów są w akcji. *Piorun* i *Ashanti* otwierają ogień lewą burtą do dobrze widocznych 5 trałowców, z których jeden pali się ciemnoczerwonym płomieniem na rufie. Walka prowadzona jest na odległości 3500 jardów (ok. 3 km). Oficerowie na *Piorunie* widzą, że nieprzyjaciel jest zdezorganizowany i zdezorientowany. Ich dowódca nie potrafi utrzymać wyraźnego szyku, w efekcie dwa własne okręty otwierają ogień do siebie. Wtem nad marynarzami rozbłysły pociski artylerii nadbrzeżnej. Niemcy jakby uwierzyli, że losy dalszego przebiegu walki można jeszcze odwrócić na ich korzyść. W międzyczasie dzięki aparatowi „Headache" załogi alianckich jednostek słyszą, że jeden z trałowców prosi o pomoc, drugi nabiera wody i tonie, a trzeciemu wybuchła mina (torpeda?) pod pomostem.

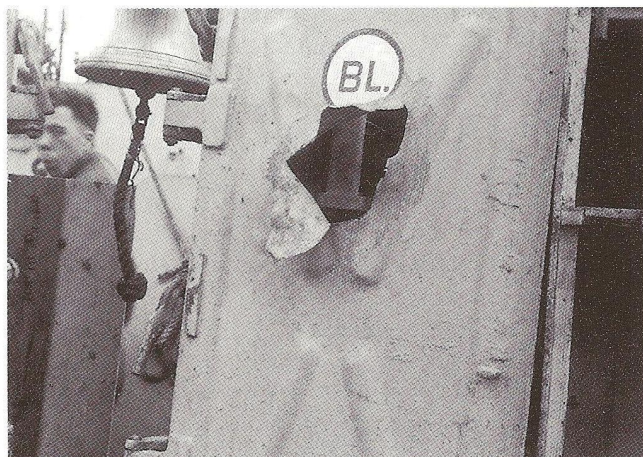
Dowódca *Pioruna* donosi:

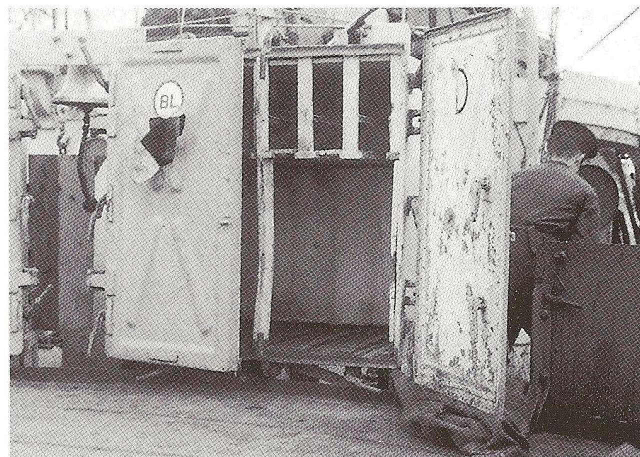
„O godz. 01:13 repetytor sterowy psuje się i gaśnie oświetlenie w kabinie sterowej na pomoście bojowym. Próbujemy prowadzić okręt według kątów kursowych, jednak natychmiast okazuje się, że jest to za mało dokładne, więc zostaje przekazany sygnał na Ashanti, *by czym prędzej wyszedł na czoło.* Piorun *zmniejsza szybkość do 10 węzłów."*

Drugim tonącym okrętem był prawdopodobnie duży trałowiec *M 343*. O godz. 01:25 rozpoczął się pościg za nieprzyjacielem. Okręty dochodzą na odległość 4000 jardów (ok. 3,6 km) i otwierają ogień. Obserwatorzy widzą, że jeden okręt nagle tonie, drugi zaś płonie. O godz. 01:55 *Piorun* zostaje po raz kolejny trafiony, tym razem w nadbudówki na śródokręciu, nie ma jednak strat w ludziach. Nie strzelano już pociskami oświetlającymi. Trzy palące się okręty rozjaśniały miejsce pobojowiska.

Gdy zbliżała się druga godzina bitwy na *Piorunie* i *Ashanti* brakowało już pocisków oświetlających. Losy walki próbowała po raz kolejny odwrócić bateria na Jersey, która po pierwszej salwie dała nakrycie. Zwiększona szybkość niszczycieli do 30 węzłów i odejście z rejonu walki w kierunku Plymouth, kończą bój pod Jersey. Zespół niemiecki został rozbity.

W pierwszej minucie walki pod Jersey *Piorun* otrzymał trafienie w... park amunicyjny.





Dwa okręty zatopiono na pewno, dwa dalsze prawdopodobnie, a z pozostałej trójki dwa odniosły poważne uszkodzenia i nie jest wykluczone, że i siódmy trałowiec doznał uszkodzeń.

Na *Piorunie* było 4 rannych, a Ashanti miał lekkie uszkodzenia od pocisków małego kalibru. Zwycięskie okręty powróciły do Plymouth 14 czerwca o godz. 08:00

W Instytucie Polskim i Muzeum im. W. Sikorskiego w Londynie, zachowała się analiza przeprowadzona przez Admiralicję w związku z bitwą pod Jersey, która wykazała szereg poważnych niedomagań w wyniku których zespół sojuszniczy nie odniósł pełnego sukcesu, jakiego można było w danych warunkach się spodziewać:

1 – okręty nie miały pełnego zapasu amunicji oświetlającej wbrew stałym zarządzeniom (Admiralty Message 110251B May).
2 – stwierdzone zostało bardzo nieracjonalne zużycie amunicji oświetlającej (np. *Piorun* zużył 100 szt. – przyp. M.B.), gdyż oba okręty jednocześnie oświetlały jeden i ten sam cel, w wyniku czego wyczerpały one cały posiadany zapas tej amunicji przed końcem akcji. Tylko jeden z okrętów zespołu winien był być wyznaczony do tej czynności.
3 – dowódca zespołu nie wydał zarządzeń do wykonania ataku torpedowego.
4 – wyrzutnie torpedowe ORP *Piorun* nie były w stanie pełnej gotowości bojowej w jakiej powinny były się znajdować wobec spodziewanej akcji nocnej z nieprzyjacielem.

Zaledwie kilkanaście godzin trwał postój *Pioruna* w porcie, gdyż pod wieczór wraz z *Błyskawicą*, wyszedł na jednodniowy patrol. Od 15 czerwca pozostawał w porcie, czekając na dalsze rozkazy. Dwa dni później wizytę na *Piorunie* złożył wiceadmirał Jerzy Świrski. Na spotkaniu z załogą odczytano następującą pochwałę:

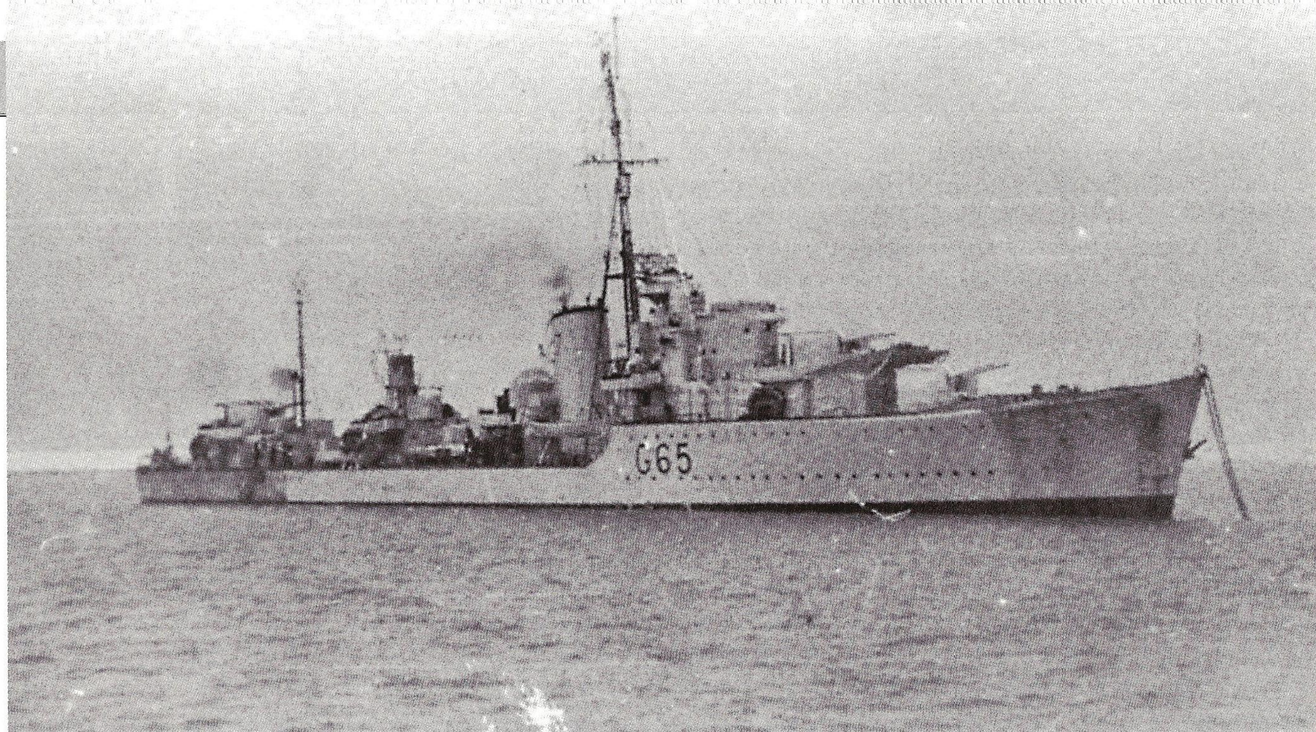
„Dowódcy, oficerom, podoficerom i marynarzom ORP Piorun *udzielam w imieniu służby pochwały za postawę w boju z siedmioma niemieckimi traulerami typu* M *w nocy z dnia 13 na 14 czerwca. W wyniku tego spotkania ORP* Piorun *i HMS* Ashanti *w dwugodzinnej walce zatopiły trzy okręty nieprzyjacielskie na pewno, czwarty prawdopodobnie i uszkodziły dwa."*



Łuski po wystrzelonych pociskach po akcji pod Jersey. Na fotografii kpt. mar. Stanisław Lee.

Porządkowanie pokładu po bitwie.





ORP *Piorun.*

Piorun *topi* Sauerlanda

Do końca czerwca *Piorun* kilkakrotnie był na patrolach, chodząc w osłonie z okrętami 10 flotylli niszczycieli. Mimo alarmów bojowych do walki z nieprzyjacielem nie doszło.

Po dwudniowym patrolu z *Ashanti*, w dniach 7 i 8 lipca, w rejonie Les Roches Douvres w pobliżu Jersey, poszedł na blisko dwutygodniowy remont do Plymouth. Ponownie na morze wyszedł 30 lipca, gdy jako niszczyciel „Force 26" zaznaczył swoją obecność w operacji niszczenia żeglugi niemieckiej w Zatoce Biskajskiej pomiędzy Brestem i ujściem Gironde. Zespół składał się z: krążowników *Diadem* i *Bellona*, lotniskowca *Striken*, 6 niszczycieli 10 flotylli (także *Błyskawica*) i 3 jednostek z 11 flotylli niszczycieli. Alianckie okręty nie niepokojone przez wroga wróciły 3 sierpnia do Plymouth.

Podczas patrolu między 4 a 6 sierpnia *Piorun* i *Błyskawica*, prowadziły rozpoznanie wzdłuż wybrzeży Francji. Po uzyskaniu kontaktu radarowego z nieprzyjacielem, przystąpiły do ostrzału artyleryjskiego. Przeciwnikiem okazały się... dwa okręty brytyjskie. Po dwóch minutach ogień wstrzymano, a *Piorun* i *Błyskawica* wróciły do Plymouth.

Wychodząc po dniu postoju na kolejny patrol, kroczył teraz obok krążowników *Diadem* i *Bellona*, a także niszczyciela *Ursa*. 8 sierpnia odłączył się od zespołu i podążył do Port de la Mule, później w rejon nieopodal Les Chines Perrin zabierając w obu wypadkach francuskich rybaków.

W tym czasie krążownik *Bellona* otworzył ogień do baterii Ile de Belle. Płynące wzdłuż wybrzeża HMS *Onslow* i ORP *Piorun* zostały ostrzelane przez niemiecką baterię:

„Gdy byliśmy już od brzegu około 1 mili morskiej z dział artylerii nadbrzeżnej rozległ się błysk i huk potężnej salwy. Gorazdowski szybko wykonał zwrot, a okręt poszedł całą naprzód. Podobnie uczynił idący za nami Onslow. *Pociski ostrzeliwującej nas artylerii kalibru 280 mm padały raz za rufą, raz przed dziobem, to znów obok naszego partnera. Nie było szans odgryzienia się Niemcom. Trzeba było wiać ile pary w kotłach i sił w turbinach.*

Powiadomiliśmy Admiralicję o lokalizacji stanowiska artylerii nadbrzeżnej. Po godzinie nad okrętem pojawiły się brytyjskie samoloty gotowe do wykonania ataku bombowego."

Wieczorem napotkano patrolujące dwa brytyjskie niszczyciele, z którymi zespół *Pioruna* powrócił, 10 sierpnia, do Plymouth. Załoga naszego niszczyciela miała krótki odpoczynek, bo w południe *Piorun*, *Diadem* i *Onslow* wyszły do Zatoki Biskajskiej na południe od St. Nazaire. 11 sierpnia okręty osiągnęły pozycję 46°11'N i 48°08'W w pobliżu Ile de Re. Podchodząc pod Point de la Combie weszli w zasięg niemieckiej artylerii nadbrzeżnej kalibru 305 mm. Wspomina, kpt. Mar. Wienczysław Kon:

„– O la la, strzelają! – krzyknął ktoś wypatrujący przez lornetkę źródła błysków reflektora.

Po chwili pod rufą krążownika wytrysły fontanny wody, coś tam się zaświeciło, zadymiło. Dostał – pomyślałem. Ale krążownik szedł dalej. Nie dostał. Błysk i dym pochodziły z jego beczułek z chemikaliami wytwarzającymi zasłonę dymną.

– Druga salwa!

Chwila wyczekiwania i kilka fontann wytrysło koło burty HMS Onslow.

– Celnie walą. Dobrze, że nie w nas – powiedziałem.

– Trzecia salwa!

Chwila wyczekiwania, furkot w powietrzu, z prawej, z lewej, nad głową i Piorun *znalazł się w środku kręgu sześciu wodnych fontann.*

– Psiakrew! Idealne nakrycie. Ale nas obramowali. Zaczynamy kłaść gęstą zasłonę dymną. To samo robi Diadem *z prawej i* Onslow *z lewej. Ponadto zaczynamy zygzakować.. Logiczne, tylko żeby tamtym przyszło jeszcze do głowy oddalić się od* Pioruna, *zostawić więcej miejsca do zygzakowania. Ale skąd, Anglicy bez wyobraźni. Tymczasem obramowała nas czwarta, piąta, szósta salwa.*

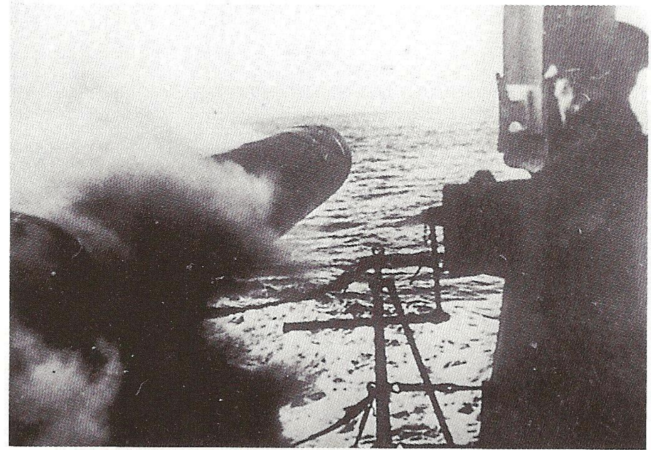
Zygzakujemy, ale ja w prawo, a krążownik w lewo, więc ja w lewo, a tu Onslow *skręca w prawo i wali wprost na nas. A salwa za salwą obramowuje nas wianuszkiem sześciu fontann. Lecą ciężkie kuferki z furkotem, padają tuż koło burt, za rufą przed dziobem. Logiczne. Przypięli się do środkowego. Proszę sąsiadów o oddalenie się. W odpowiedzi – prędkość trzydzieści. Wyrywamy do przodu, zygzakujemy, ale z nakrycia wyjść nie możemy.*

Diabelnie celnie strzelają, a przecież przez gęstą zasłonę dymną – zauważam w myślach – Śledzą nasze zygzaki, dotrzymują kroku naszemu zwiększeniu prędkości. Jasne, celują na radar. Salwa, salwa, salwa. Jak długo można liczyć na ten fantastyczny łut szczęścia? – przebiega mi przez myśl.

Piętnaście minut strachu, czternaście ciasno wokół nas położonych salw. Wreszcie znaleźliśmy się poza zasięgiem dział nadbrzeżnych."

Po wycofaniu z miejsca zagrożenia, poza zasięg artylerii niemieckiej, okręty zmieniły kurs na północ i przyjęły szyk czołowy. Kolejne godziny nie przyniosły żadnych godnych odnotowania wpisów w dzienniku okrętowym. Dopiero 12 sierpnia kwadrans po północy *Piorun* uzyskał kontakt radarowy z płynącym na powierzchni U-bootem. Oświetlony pociskami z niszczyciela okręt podwodny szybko się zanurzył. Do 13 sierpnia żegluga znów przebiegała spokojnym rytmem. O godz. 02:00 w nocy 14 sierpnia dowódca krążownika *Diadem* zarządził zmianę kursu na wschodni. Cztery godziny później okręty będące w rejonie St. Jean de Luz zostały ostrzelane przez trzy baterie nieprzyjacielskie kal. 305 mm. Odejście spod St. Jean de Luz ku północy, w kierunku portu La Rochelle, okazało się bardzo dobrym posunięciem. Około godz. 11:00 okręty przyjęły wiadomość od pilota samolotu typu Halifax z Coastal Command, że otrzymał trafienie od nieprzyjacielskiego ciężkiego krążownika pomocniczego, który opuścił tamtejszy port. On sam, w wyniku uszkodzenia silnika, musiał wodować. Na pomoc lotnikom podążył *Onslow.*

Za tajemniczym krążownikiem podążyły pozostałe okręty z zespołu. Nieprzyjacielowi szzprzyjała pogoda, gdyż nisko leżąca nad wodą mgła utrudniała widoczność. Było krótko po południu, gdy sygnaliści z *Pioruna* jako pierwsi raportowali o nieprzyjacielu.



Piorun strzelając torpedę do *Sauerlanda* był pierwszym polskim okrętem nawodnym w czasie II wojny światowej, który w ten sposób zatopił nieprzyjacielski okręt.

Komandor Gorazdowski z ogromnym spokojem ogłosił alarm bojowy. To co wydarzyło się chwilę później, najlepiej zilustruje, cytowany wcześniej Jerzy Tumaniszwili:

„Przyłapaliśmy niemiecki krążownik pomocniczy załadowany wojskiem, przypuszczalnie uchodzący do Hiszpanii. Byliśmy w towarzystwie krążownika HMS Diadem *i niszczyciela* Onslow. *Zobaczyłem niemiecki okręt i zacząłem strzelać z odległości 1200 jardów. Przy trzeciej salwie zauważyłem obramowanie, a po czwartej widziałem trafienia, które wznieciły pożar. Krążownik* Sauerland *miał pięć dział, przypuszczalnie kal. 150 mm (?) i cały szereg działek przeciwlotniczych. Widocznie zaskoczyliśmy ich całkowicie, bo nie widziałem wybuchów salw dział nieprzyjaciela. Palił się mocno, bo salwy krążownika jak również* Onslow *musiały trafić do celu. Podeszliśmy blisko i strzeliliśmy torpedę, która trafiła w śródokręcie.* Sauerland *zaczął tonąć. W wodzie pływały setki rozbitków. Nie ratowaliśmy ich, bo wiedzieliśmy, że w pobliżu znajdują się kutry rybackie, które zawiadomią pomoc."*

Wspomnianym przez pierwszego oficera artylerii *Pioruna* statkiem był w istocie przerywacz zagród minowych – okręt pomocniczy oznaczony numerem taktycznym 7. Statek motorowy *Sauerland* wybudowany został pod koniec lat dwudziestych, a po wybuchu wojny w 1939 roku przystosowany do roli okrętu pomocniczego. Ponieważ artyleria alianckich okrętów nie mogła zatopić niemieckiej jednostki (dzięki dużej pływalności), właśnie *Piorun* strzelając torpedę przesądził o jego losie.

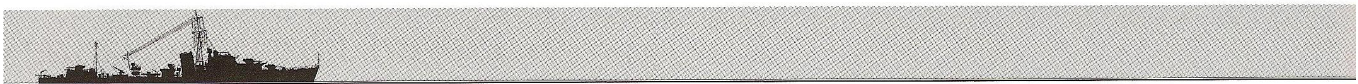
Śródokręcie *Pioruna.*



Służbę patrolową wzdłuż wybrzeży Zatoki Biskajskiej ORP *Piorun* pełnił do końca sierpnia. Pod koniec miesiąca brał udział w ostrzeliwaniu baterii nadbrzeżnej znajdującej się na Wyspie Yeu. Celny ogień jego dział kalibru 120 mm, zmusił dwa stanowiska do milczenia.

Piorun dwukrotnie miał bezpośredni kontakt z członkami francuskiego ruchu oporu (F.F.I.), wysyłając na ląd kuter okrętowy. Na niszczyciel przyjęto wówczas 7 rodaków zbiegłych z armii niemieckiej.

Na tym kończy się działalność bojowa *Pioruna* u północnych i zachodnich wybrzeży Francji po okresie inwazji normandzkiej. W miarę oswobadzania zachodniego wybrze-





Moment wejścia na pokład *Pioruna* delegata z francuskiego ruchu oporu na wodach Zatoki Biskajskiej u wybrzeży Francji.



Spotkanie przedstawiciela francuskiego ruchu oporu z polskimi oficerami na pokładzie *Pioruna*.

Dopiero w połowie października Admiralicja złożyła wyrazy uznania kmdr. ppor. Tadeuszowi Gorazdowskiemu za odwagę i przedsiębiorczość wykazaną w krótkiej i zaciekłej bitwie pod Quessant.

Eskorta statków *Queen Elisabeth*, *Dominion Monarch*, *Pasteur* czy *Aquitania* do Stanów Zjednoczonych i Kanady a z powrotem, to jeszcze jeden akcent z październikowo-grudniowej służby *Pioruna*.

Kończący się rok zastał okręt w Plymouth na pracach remontowych i trwał do 6 stycznia 1945 roku.

ża Francji nasz niszczyciel dostarczał tam broń dla francuskich członków ruchu oporu oraz dla formujących się lokalnych władz wojennych i cywilnych. Załoga była gorąco witana przez miejscową ludność.

Między 3 a 21 września *Piorun* i *Błyskawica* wychodziły na trzy patrole wzdłuż wybrzeży Zatoki Biskajskiej kontrolując ruchy kutrów rybackich.

Odmianą w dotychczasowej służbie było eskortowanie wraz z HMS *Impulsive* w drodze z Milford Haven do Stanów Zjednoczonych statku *Mauretania*. Powrót *Pioruna* do Plymouth nastąpił 4 października.

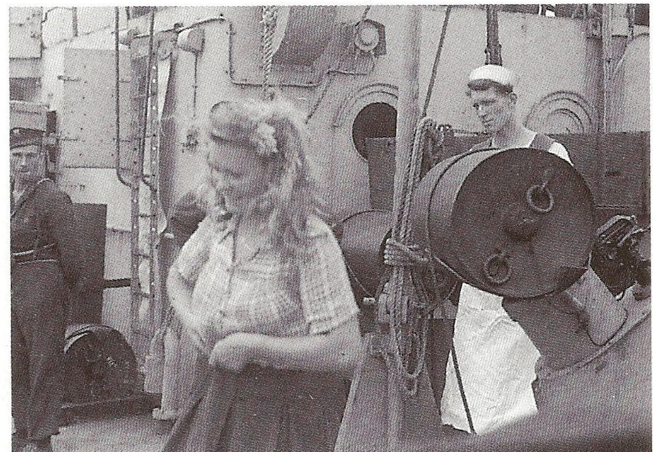
Dalsze patrole *Pioruna* w Zatoce Biskajskiej miały miejsce między 7 a 25 października.

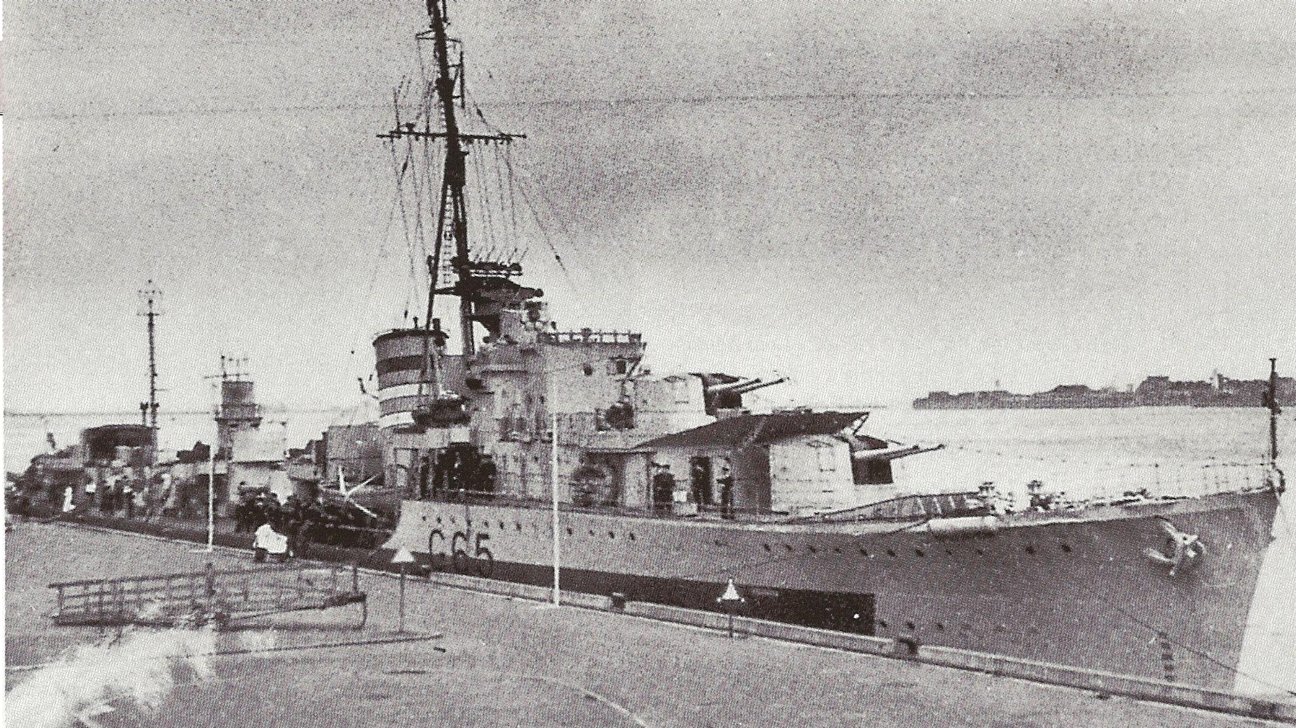


„Inwazja" dziewcząt francuskich na pomost bojowy *Pioruna*.

Inne ujęcia gości francuskich na pokładzie *Pioruna*.







ORP *Piorun* w barwach jakie nosił po zakończeniu wojny.

Czas wojny i pokoju

Zakończony w pierwszym tygodniu stycznia 1945 r. remont na *Piorunie* przyniósł szóstą już zmianę dowódcy na tym szczęśliwym okręcie. Na miejsce nadzwyczaj bojowego kmdr ppor. Tadeusza Gorazdowskiego, odchodzącego do obozu szkolnego w Okehampton, 7 stycznia, przyszedł kmdr ppor. Jan Tchórznicki. Ten, wówczas 37-letni oficer ostatnie półtora roku wojny spędził na stanowisku pierwszego oficera sztabu Komendy Morskiej Południa, a dodatkowo był wykładowcą na Wydziale Morskim Szkoły Podchorążych Rezerwy Marynarki Wojennej.

W tym miejscu parę zdań należy poświęcić działalności wychowawczo-oświatowej jaką prowadzono na *Piorunie*. Otóż najważniejszą i niewątpliwie najpoczytniejszą była okrętowa biblioteka, Poza broszurami i pismami propagandowymi, dysponowano przeszło 200 tomami wartościowych książek w języku ojczystym. Posiadano także podręczniki do nauki języka angielskiego i francuskiego. Dużą pomocą w warunkach okrętowych były seanse filmowe. Na bieżąco załoga otrzymywała prasę: „Dziennik Polski"' „Polska Walcząca", a ze środków własnych zaprenumeowano „Myśl Polską". Wybrane artykuły z tych czasopism były w całości odczytywane przez rozgłośnię. W chwilach wolnych od zajęć urządzano na pokładzie gry z których największym powodzeniem cieszyła się „Tombola".

Na okręcie istniał również mały zespół muzyczny, dysponujący własnymi instrumentami. Tenże jak i chórek „rewellersów" – urządzał co pewien czas koncerty prowadzone przez rozgłośnię okrętową. Na *Piorunie* ukazywało się w sposób amatorski pisemko zatytułowane „Tu mówi Piorun". Prezentowane na kilku kartkach maszynopisu aktualne wydarzenia, listy i podziękowania od przełożonych, czy wreszcie własna twórczość, zbliżały „piorunowców".

O pracy oficera oświatowego na *Piorunie* tak wyrażał się por. mar. lek. B. Ziętek, w raporcie z 1943 roku:

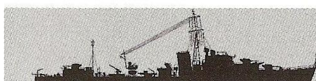
„Praca wychowawczo oświatowa jest zadaniem wielce odpowiedzialnym w polskich siłach zbrojnych, szczególnie w obecnych czasach. Ma ona niekiedy uzupełniać u młodego człowieka te braki, których nie miał on okazji, ani możliwości nabyć czy to w szkole, czy też w środowisku w którym się wychował i w których wyrósł. Specjalnie w Marynarce Wojennej działalnośc wychowawczo-oświatowa winna mieć za zadanie, wytworzenie wśród załogi takiego poziomu morskiego, aby wysiłek jaki wkładają w pełnienie służby, wydawał się im celowy i aby obowiązki swe spełniali chętnie i z poświęceniem..."

Ostatnie prace remontowe wykonano w Pembroke i Moville położonym w Zatoce Lough Foyle. Będąc w Scapa Flow niszczyciel, przycumował do burty okrętu warsztatowego, gdzie usunięto awarię chłodni i instalacji kierowania ogniem artyleryjskim. Po zakończeniu tych prac powrócił 25 maja do Rosyth.

Postój w Scapa Flow to normalne, krótkie przeszkolenie i doprowadzenie jednostki do gotowości bojowej.

W przededniu końca wojny Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 3 maja 1945 roku nadał Krzyż Srebrny Orderu Wojennego Virtuti Militari V kl. następującym członkom załogi Pioruna:

- kmdr. ppor. Tadeuszowi Gorazdowskiemu; w uznaniu czynów męstwa i odwgi wykazanych w czasie walki z zespołem niemieckich poławiaczy min w nocy 13/14. czerwca 1944 r.
- por. mar. Jerzemu Tumaniszwili; za męstwo w bitwie pod Jersey w nocy 13/14. czerwca 1944 r.
- bosmanowi Józefowi Wojciechowskiemu; w uznaniu czynów męstwa i odwagi przy ratowaniu płonącego parku amunicyjnego podczas walki nocnej 13/14. czerwca 1944 r.



Krzyżami Walecznych udekorowano: w uznaniu czynów męstwa i odwagi w czasie walk w nocy 13/14. czerwca 1944 r. Po raz trzeci: st. bosman Norbert Grosicki, bosmanmat Jan Barciński. Po raz drugi: kmdr ppor. Ludwik Szmidt i kpt. mar. Stanisław Lee. Po raz pierwszy: kmdr ppor. lek. Bronisław Danielewicz, por. mar. Stanisław Kopecki oraz 14 podoficerów i 14 marynarzy.

12 maja do załogi niszczyciela przemówił Pierwszy Lord Admiralicji Alexander dziękując ORP *Piorun* za „wspaniałą współpracę z Royal Navy". Ale już dwa tygodnie później w Rosyth kmdr ppor. Tchórznicki był sądowany przez Szefa Sztabu C in C Home Fleet na HMS *Rodney*, czy nie istnieje niebezpieczeństwo użycia torped przez polski okręt przeciwko.. jednostkom brytyjskim. Ogromne rozgoryczenie wśród załóg naszych okrętów, na zaistniałą sytuację polityczną w Polsce i Wielkiej Brytanii, wywołały u brytyjskich notabli pewne obawy co do zachowania marynarzy PMW.

Jaśniejszą stroną tych dni była pomoc niesiona rodakom w Norwegii i Danii. Pierwsze wyjście *Pioruna* do stolicy Norwegii miało miejsce 25 maja z brytyjskimi oddziałami marynarzy. W Oslo nasi marynarze odwiedzili grupę Polaków umieszczoną w obozie dla uchodźców i jeńców. Następnie jako osłona statku norweskiego *Bergens Fiord* z wojskiem przeznaczonym do Tromsø, zatrzymał się w Bergen. Tutaj wyokrętowano kpt. mar. Kona i ppor. mar. Bilińskiego do dyspozycji Charge d'Affaire Poselstwa Polskiego, p. W. Płatka, jako pomoc przy rejestracji znajdujących się w Norwegii Polaków. Spotkania z rodakami były niezwykle serdeczne i pełne wzruszeń. Oto jak o tych kontaktach pisał kmdr. ppor. Tchórznicki:



Marynarze z Pioruna przy konserwacji działa kal. 102 mm.

„Przewieźliśmy na ORP Piorun *ponad 100 ton rozmaitych darów. Nie raz okręt był tak załadowany pakami, że trudno było się poruszać, nawet komory amunicyjne były pełne wbrew silnym oporom kpt. mar. Plezi, oficera artylerii* (w kwietniu okręt opuścił por. mar. Tumaniszwili – przyp. M.B.). *Oczywiście dla 15 000 rzeszy polskiej rozrzuconej po całej Norwegii pomoc ta była niewystarczająca, ale by efekt jej otrzymania widzieli organizatorzy, byliby bardzo szczęśliwi. [Kiedy] 28 maja w Oslo zapełnił się okręt rodakami, głównie ze „szkoły" polskiej w Mysen... oddawano im wszystko łącznie z bielizną osobistą. Pamiętam, że mieliśmy kłopot ze śp.kpt. Józefem Piorem* (zmarł 7 stycznia 1964 r. w Abidjan w Zachodniej Afryce – przyp. M.B.), *który poprostu powyciągał wszystkie szuflady i szafy i rozdał co miał, a na drugi dzień pożyczał koszulę!*

Z Oslo przewieźliśmy najpierw oficjalnie, a potem nieoficjalnie kilkunastu byłych marynarzy polskich. Kłopot największy był w Rosyth, jak ich dostarczyć do Bickley gdzie Marynarka Wojenna miała swój obóz."

Piorun w nowej dla siebie roli do 21 lipca odbył dwie podróże do Norwegii i jedną do Danii. Przez resztę dni miesiąca spędził na ćwiczeniach w Scapa Flow.



Przy dziale przeciwlotniczym kal. 102 mm.

10 sierpnia wyszedł w rejs do Kopenhagi z 10 pasażerami i ładunkiem 16 ton towarów dla Royal Navy. Z tamtąd wysłano sygnał do szefa KMW, że nasze „ptaszki" – *Mewa* (*Okshöft*) i *Czajka* (*Rikshöft*) oraz holownik *Tur* są w pobliżu Kopenhagi i chodzą z niemieckimi załogami. Ze zmian personalnych, 2 września, zastępca dowódcy okrętu kpt. mar. Jerzy Rekner zdał obowiązki kpt. mar. Lucjanowi Rabendzie.

Następny wymarsz do Danii nastąpił 15 września. Ładunek 20 ton żywności i odzieży przekazano placówce PCK, z przeznaczeniem dla polskich obozów. Podobny ładunek dostarczono marynarzom z Royal Navy. Kolejne rejsy do portów Kopenhagi i Oslo trwał do połowy października.

23 października w Rosyth nastąpiło wyładowanie amunicji, ropy, czyszczenie kotłów i urlopowanie załogi. Niszczyciel przeszedł do Leith, gdzie miano usunąć tylko najpilniejsze usterki. Według pracowników remontowych postój przewidziano do 20 listopada. Dzięki temu cała załoga wyjechała na 10-dniowy urlop. Po remoncie okręt pozostał nadal w „linii". Przyjęto prowiant na trzy miesiące, załadowano amunicję, a ropę pobrano w Rosyth.

21 listopada kmdr ppor. Tchórznicki zdał obowiązki dowódcy okrętu kmdr. ppor. Wszechwładowi Maracewiczowi, dla którego był to już drugi pobyt na okręcie (poprzednio od 18 grudnia 1940 r. był oficerem sygnałowym – przyp. M.B.).

Niszczyciel już pod nowymi rozkazami, 4 stycznia 1946 roku, wyszedł na dwudniowe ćwiczenia wraz z *Błyskawicą*, *Garlandem* i krążownikiem *Conrad*.

Z dalszego przebiegu służby *Pioruna* wiemy, że z okazji Świąt Wielkanocnych, 17 kwietnia, w Plymouth spotkały się załogi trzech naszych niszczycieli i jednego krążownika. To „wielkie spotkanie" zaaranżowane przez adm. Świrskiego miało na celu przerwanie monotonii pobytu załóg „na dalekiej północy". Było również spotkaniem z przyjaciółmi i kolega-

Okrętowa maskotka – pies Reks, nadzoruje czyszczenie jednej z luf głównej artylerii na rufie.



mi przebywającymi w południowej części Wielkiej Brytanii. Ostatnią przyczyną spotkania było zapowiedziane przez Rząd Brytyjski rozwiązanie Polskich Sił Zbrojnych.

Dnia 28 września 1946 r. o godz. 11:30, w porozumieniu z Admiralicją brytyjską, nastąpiło przekazanie ORP *Piorun* władzom Royal Navy. Z zachowanego rozdzielnika wiceadmirała Świrskiego, datowanego na 11 września, czytamy m.in.:

„Jest wskazanym, aby bezpośrednio po spuszczeniu bandery nie nastąpiło podniesienie bandery brytyjskiej, lecz dopiero po zejściu załogi polskiej.

Na 5 minut przed oznaczonym czasem dowódca okrętu odczyta zgromadzonej na zbiórce załodze odnośny rozkaz Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej...

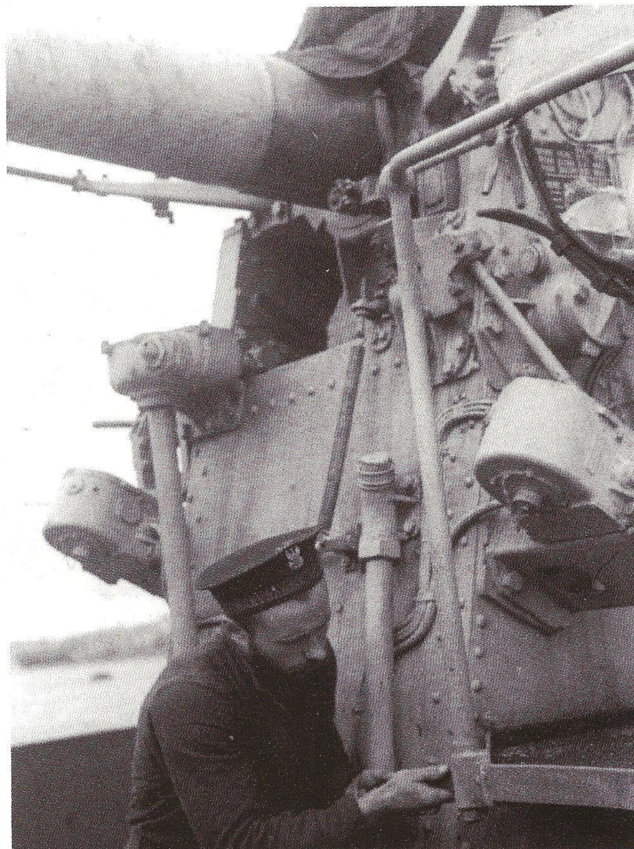
Następnie d.o. wygłosi do załogi przemówienie, po czym rozkaże spuścić banderę i znak dowódcy. Po spuszczeniu bandery polecam odśpiewać hymn narodowy.

Z tą chwilą d.o. przestaje ponosić odpowiedzialność za okręt."

Komandor Maracewicz podporządkował się decyzji wiceadmirała Świrskiego i w wyznaczonym dniu okręt przekazano Royal Navy.

Tak oto dobiegła końca służba jednego z najdzielniejszych okrętów PMW w drugiej wojnie światowej na morzu. Z wszystkich jednostek naszej floty będących pod skrzydłami Royal Navy, to właśnie ORP *Piorun* przebył najwięcej, bo 218 000 mil morskich. Na swoją sławę zapracował uczestnicząc w operacjach przeciwko pancernikom *Bismarck* i *Tirpitz*, udziałem w eskorcie 81 konwojów, licznych patrolach na Morzu Północnym i Morzu Śródziemnym, czy wreszcie w pamiętnych bojach z okrętami Kriegsmarine pod Quessant i Jersey. W pamięci rodaków przebywających w obozach w Norwegii i Danii, pozostał jako ten, który przyniósł wolność. Wreszcie z sukcesów bojowych: zniszczył na pewno 4 okręty nawodne, uszkodził 2, a prawdopodobnie 3. Na swoim koncie ma jeszcze prawdopodobnie 1 okręt podwodny i na pewno zestrzelił 1 samolot. Ponadto *Piorun* wraz z *Burzą* w dwóch akcjach uratowały ponad 500 rozbitków.

W pełni zasłużył na miano szczęśliwego okrętu, gdyż żaden z członków załogi nie poległ na jego pokładzie.

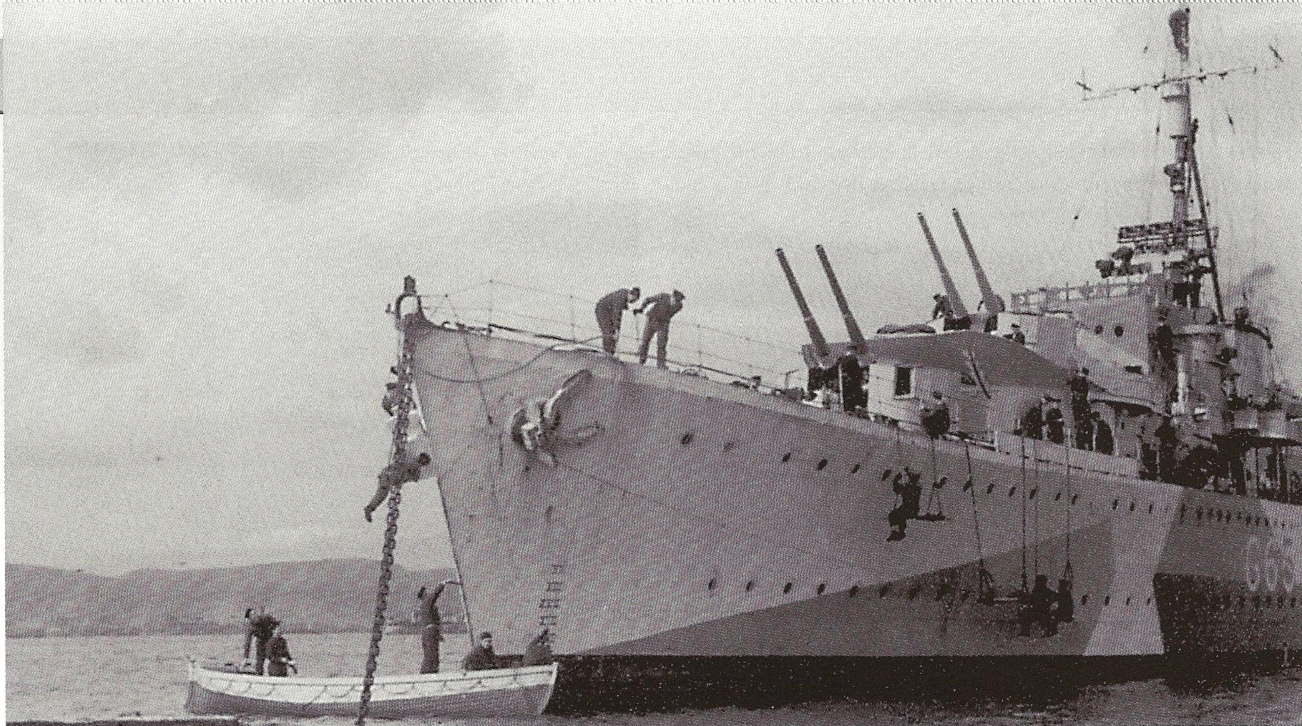


Prace konserwacyjne przy dziale p-lot kal. 102 mm.

Po przekazaniu niszczyciela Royal Navy, przeszedł on remont, zmianę uzbrojenia i zmianę nazwy. Przez dziesięć lat (1946-1956) pływał jako HMS *Noble*. Dodatkowym uzbrojeniem było zainstalowanie 5-cio rurowej wyrzutni torpedowej kalibru 533 mm w miejscu 102 mm działa przeciwlotniczego.

W 1957 roku *Noble* został skreślony z listy floty i pocięty na złom.

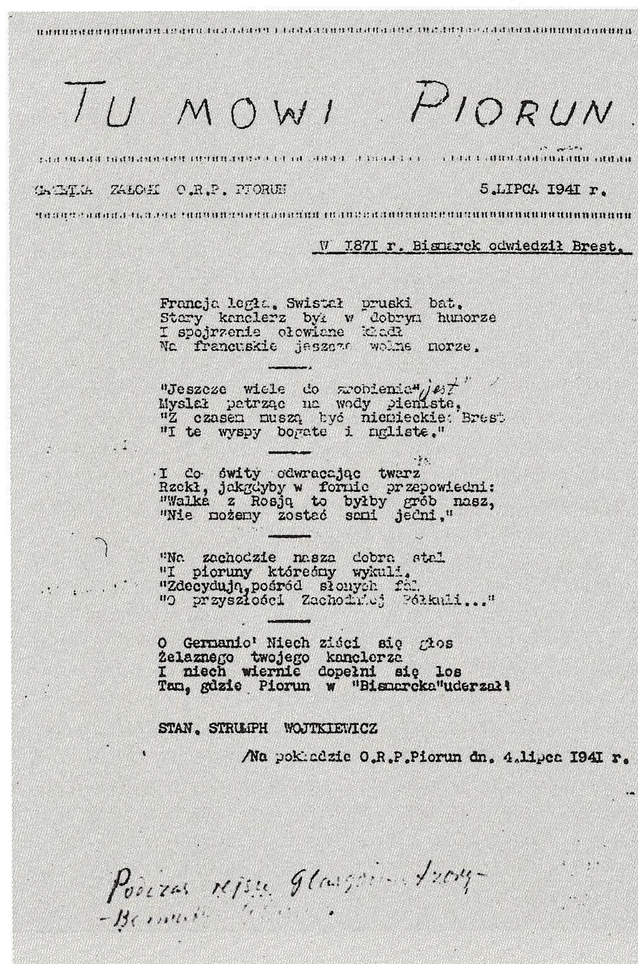
Tchórznicki Jan (1908-1972), kmdr por. Urodzony 2 stycznia w Poznaniu, uczęszczał w latach 1927-1930 do Szkoły Oficerskiej (potem podchorążych) Marynarki Wojennej w Toruniu. Po nominacji 15 sierpnia 1930 r. na ppor. mar. został dowódcą plutonu w Kadrze Szeregowych Floty w Świeciu, a następnie odbył Kurs Aplikacyjny dla ppor. Od września 1929 r. do października 1931 r. pracował w Referacie Wydziału Organizacyjnego Sztabu Dowództwa Floty. Potem był oficerem wachtowym kolejno na: *Iskrze, Mazurze,* znowu na *Iskrze*, na *Mewie* – od 1 stycznia 1933 r. w stopniu por. mar. i ponownie na *Iskrze* jako oficer wachtowy, a potem nawigacyjny. Od 30 października 1933 do 31 stycznia 1934 r. był dowódcą kompanii w Kadrze Szeregowych Floty, następnie odbył Kurs Oficerów Artylerii Morskiej, a z kolei także staż we Francji, po czym otrzymał specjalność oficera artyleryjskiego. Następnie był oficerem wachtowym na *Generale Hallerze*, a po krótkim przydziale do Dowództwa Obrony Wybrzeża przeszedł do pracy dydaktycznej i od 24 czerwca 1935 do 19 października 1938 r. był oficerem kursowym i wykładowcą artylerii w Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu, odbywając w tym czasie z kursantami podróże szkoleniowe na *Wilii, Iskrze, Komendancie Piłsudskim* i już jako kpt. mar. od 19 marca 1938 r. na *Gryfie*. Potem został I oficerem artylerii na *Burzy* i na tym stanowisku zastał go wybuch wojny.
Także w Anglii Tchórznicki przez blisko trzy lata służył na *Burzy*, przy czym do czerwca 1940 r. był I oficerem artylerii. Odznaczył się w szczególny sposób, wraz ze swymi podwładnymi w czasie akcji pod Calais w dniu 28 maja t.r., podczas odpierania ataków niemieckich samolotów. „Za niezwykłe męstwo i wybitny czyn wojenny" został odznaczony Krzyżem Virtuti Militari V kl. Przejściowo pełnił obowiązki dowódcy i zastępcy dowódcy *Burzy*. Dnia 20 kwietnia 1942 r. został z-cą d-cy *Błyskawicy*, a 22 maja t.r. dowódcą najnowszego okrętu, niszczyciela eskortowego *Krakowiak*. Dowodząc nim odznaczył się w dwóch bitwach: z niemieckimi samolotami w Kanale Bristolskim 13-14 czerwca1942 r. i z eskortą niemieckiego transportowca w kanale La Manche 13-14 października t.r. i za każdą z tych akcji otrzymał Krzyż Walecznych. Później dostał za nie także brytyjski Distinguished Service Cross. W dniu 3 maja 1943 r. został awansowany do stopnia kmdr. ppor., a 8 lipca t.r. mianowany I oficerem sztabu Komendy Morskiej „Południe" i dodatkowo wykładowcą na Wydziale Morskim Szkoły Podchorążych Rezerwy Marynarki Wojennej. Dnia 7 stycznia 1945 r. objął dowództwo niszczyciela *Piorun*, a 22 listopada przeszedł do służby na lądzie. Z dniem 31 marca 1946 r. awansował do stopnia kmdr. por. Po rozwiązaniu PMW przeszedł do Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia, a potem pozostał za granicą. Zmarł 16 maja 1972 r. we Freeport na Wyspach Bahama, pogrzeb morski.



Załoga wykonuje drobne prace konserwacyjne w czasie postoju w bazie (prawdopodobnie Scapa Flow).

ZAŁĄCZNIK

Reprodukcja jednego z numerów okrętowej gazetki zatytułowanej „Tu mówi Piorun”, z lipca 1941 roku. Poniższe materiały pochodzą z Izby Pamięci Jerzego Pertka w Poznaniu.



TU MOWI PIORUN

GAZETKA ZAŁOGI O.R.P. PIORUN 5.LIPCA 1941 r.

W 1871 r. Bismarck odwiedził Brest.

Francja legła. Swistał pruski bat.
Stary kanclerz był w dobrym humorze
I spojrzenie ołowiane kładł
Na francuskie jeszcze wolne morze.

"Jeszcze wiele do zrobienia" jest
Myslał patrząc na wody pieniste,
"Z czasem muszą być niemieckie: Brest
"I te wyspy bogate i mgliste."

I do świty odwracając twarz
Rzekł, jakgdyby w formie przepowiedni:
"Walka z Rosją to byłby grób nasz,
"Nie możemy zostać sami jedni."

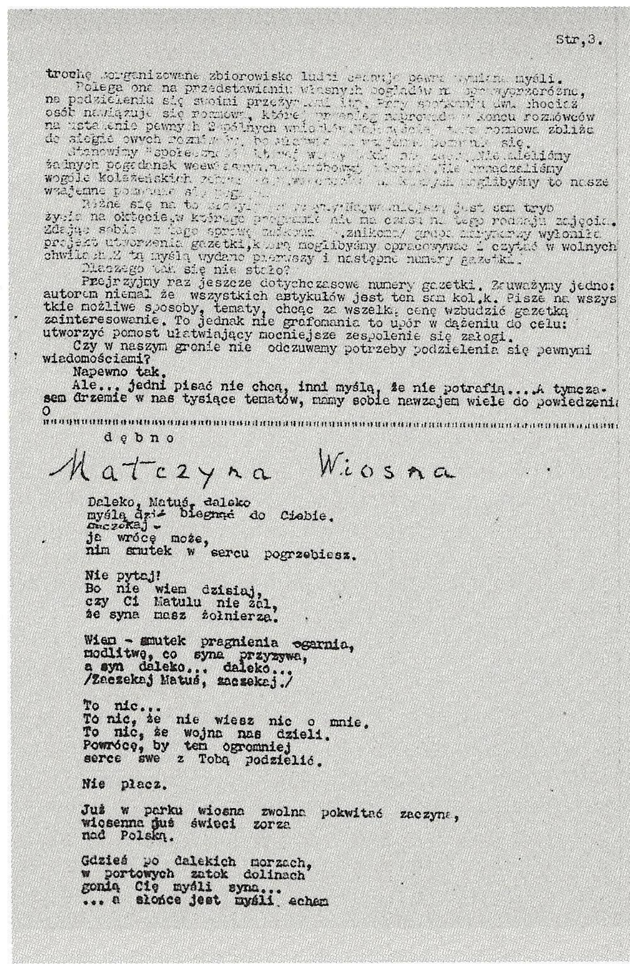
"Na zachodzie nasza dobra stal
"I pioruny któreśmy wykuli.
"Zdecydują, pośród słonych fal
"O przyszłości Zachodniej Półkuli..."

O Germanio! Niech ziści się głos
Żelaznego twojego kanclerza
I niech wiernie dopełni się los
Tam, gdzie Piorun w "Bismarcka" uderzał!

STAN. STRUMPH WOJTKIEWICZ

/Na pokładzie O.R.P.Piorun dn. 4.lipca 1941 r.

Podczas rejsu Glasgow – [illegible]
– [illegible]



Str,3.

trochę [illegible] zorganizowane zbiorowisko ludzi [illegible] pewną [illegible] myśli.
Polega ona na przedstawianiu własnych poglądów [illegible], na podzieleniu się swoimi przeżyciami itp. [illegible] osób nawiązuje się rozmowa, która [illegible] rozmówców na ustalenie pewnych wspólnych wniosków [illegible] rozmowa zbliża do siebie [illegible] się.
Stanowimy "społeczność" [illegible]. Nie mieliśmy żadnych pogadanek [illegible], nie urządzaliśmy wogóle koleżeńskich [illegible] moglibyśmy to nasze wzajemne [illegible].
Różne się na to [illegible] jest sam tryb życia na okręcie, w którego programie nie ma czasu na tego rodzaju zajęcia. Zdając sobie z tego sprawę [illegible] /znikoma/ grupa marynarzy wyłoniła projekt utworzenia gazetki, którą moglibyśmy opracowywać i czytać w wolnych chwilach. Z tą myślą wydano pierwszy i następne numery gazetki.
Dlaczego tak się nie stało?
Przejrzyjmy raz jeszcze dotychczasowe numery gazetki. Zauważymy jedno: autorem niemal że wszystkich artykułów jest ten sam kol. k. Pisze na wszystkie możliwe sposoby, tematy, chcąc za wszelką cenę wzbudzić gazetką zainteresowanie. To jednak nie grafomania to upór w dążeniu do celu: utworzyć pomost ułatwiający mocniejsze zespolenie się załogi.
Czy w naszym gronie nie odczuwamy potrzeby podzielenia się pewnymi wiadomościami?
Napewno tak.
Ale... jedni pisać nie chcą, inni myślą, że nie potrafią... A tymczasem drzemie w nas tysiące tematów, mamy sobie nawzajem wiele do powiedzenia
O

dębno

Matczyna Wiosna

Daleko, Matuś, daleko
myślą dziś biegnę do Ciebie.
Zaczekaj –
ja wrócę może,
nim smutek w sercu pogrzebiesz.

Nie pytaj!
Bo nie wiem dzisiaj,
czy Ci Matulu nie żal,
że syna masz żołnierza.

Wiem – smutek pragnienia ogarnia,
modlitwę, co syna przyzywa,
a syn daleko... daleko...
/Zaczekaj Matuś, zaczekaj./

To nic...
To nic, że nie wiesz nic o mnie.
To nic, że wojna nas dzieli.
Powrócę, by tem ogromniej
serce swe z Tobą podzielić.

Nie płacz.

Już w parku wiosna zwolna pokwitać zaczyna,
wiosenna już świeci zorza
nad Polską.

Gdzieś po dalekich morzach,
w portowych zatok dolinach
gonią Cię myśli syna...
... a słońce jest myśli echem

Ostryga

PRZED URLOPOWE UWAGI

Pięknej Pani poświęcam

W najlepszej sie rodzińce zdarza,
że Pani chce mieć m a r y n a r z a ...

A więc prosiła, by urlopy
spędzali u niej z Navy chłopy.

Naradza Pani się z kucharką
i się do pracy wzięły szparko.

I przygotowały kobity
Tea i przeróżne Dziwne Sweety.

Gdy matros przyszedł, zjadł co było,
ale coś mu niebardzo miło.

Pamiętaj pani, gdy matrosa
prosisz, to sweet'y rzuć w cholerę.
Daj coś ostrego do zjedzenia,
a potem sama bądź deserem.

Zasiadam z ołówkiem i papierem do żmudnej i niewdzięcznej pracy:Budzet!!!!..To słowo przerażające. Konwojów było jak grzybów po deszczu,a forsy będzie jak kotów na rufie: Trzy funciaki,jak trzy koty i jeszcze mały kawałek.

A tu jeszcze chodzą słuchy, że a może.. prawdopodobnie... ewentualnie... URLOP !! Ręce włożyłem w włosy po łokcie i dumam..."Oczem tu dumać" jak mówił mistrz Mickiewicz,kiedy sytuacja jest gorsza niż na froncie pod Mińskiem.Papierosy kantyna dała na kryde.Ale oni to i tak napewno z tego jeszcze żołdu potrącą.Ale to nie wszystko. Gacie się podarli i trzeba o nowych pomyśleć, w skarpetkach jest dziura Na gwałt trzeba się ożenić /Właściwie nie na gwałt, bo jak żona to bez gwałtu można dać sobie rade/. Trzeba się ożenić by ktoś to pocerował.

A do tego w kantynie mają pierwszorzędny boczek i ani rusz nie chcą go dać za darmo. Nie ma money!Lepiej byłoby iść w morze.Nie korciłoby przynajmniej iść na ląd. Ale cóż kiedy to błędne koło Pójdziemy w morze ,to dostaniemy jeszcze mniej.

Westchnąłem więc zdaniem które już raz przeczytałem w naszej gazetce "Żeby w Flocie mieli flote, matros miałby życie złote"

Potem schowałem ołówek, potem papier i ... tak zakończyłem układanie przedurlopowego budżetu.

Nawet zapomniałem zastanowić się od kogo pożyczyć.....

oooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooo

UWAGA... UWAGA.... ŻĄDAJCIE naszej gazetki we wszystkich kioskach LONDYNU, gdyby tam ktoś był podczas urlopu

oooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooo

Str.4.

Przecież przyszliśmy tu z dwu różnych środowisk. Polska , Francja; Nasze stamtąd wspomnienia, uwagi i.t.p, materiału bez liku.

Przełamcie więc swą niechęć i piszcie. O wszystkim, krytykujcie gazetkę, dźwigając tym jej poziom. Nie myślcie o tym, że nie potraficie Od tego jest bowiem t.zw. Redakcja, by uwagi Wasze przysposobić do druku.

I jeszcze jedno. Pismo to w ... i w duchu wojskowym "posłusznie" Czy gazetkę pisać mają tylko marynarze??Sprawi nam wielką przyjemność chociaż słów parę idących z Olimpu /czytaj: rufy i górnych pokładów/

Popatrzmy jak to życie zorganizowali sobie lotnicy, piechociarze... Ponoć przodujemy na morzu i jak mówią pierwsi jesteśmy na lądzie,czyż na tym polu zostać mamy w tyle.

I na zakończenie mał: dygresję. Czyś doczytał tej pisaniny do końca? Jeśli tak to świetnie.Dla Ciebie cierpliwy Czytelniku zmieniam w dowód sympatii i wdzięczności tytuł swego artykułu... Nie drogi Czytelniku, ale "Kochany Czytelniku"... Może, może kiedyś napisać będę mógł: "kochani Czytelnicy"

To nic! Panie Chorąży! To, żeby zdaleka było widać, że to „PIORUN"

Od Redakcji: Podajemy przedrukowany list nadesłany na ręce Dowódcy od Greenock ... Club

Club Leader and Menageress
Mrs.PLAYER
13 th June 1941

To the
Commander
Polish Destroyer 'Piorun'

Dear Sir!

To-day I received a most beautiful bouquet of flowers from the membres of your ship. Will you please have my thanks conveyed to them? I appreciate this handsome gesture, which I shall not forget even when the flovers are long since faded. The unhappy incident of Saturday 7 th June is blotted out.Our Club will always welcome men from your Navy,for whom we have heart felt sympathy. The girls of the Club join me in wishing you all good luck and Gods blessing.

Yours Gratefully and sincerely

M.G.Player.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

N A R C Y Z

Swiat jest teatrem a ludzie aktorzy-którzy kolejno wchodzą i znikają.-Grają swe role źle lub jeszcze gorzej-Lecz stysfakcję osiągną, bo grają - Teatrem będzie i nasz okręt nawet - niektórzy wielkich strugają aktorów - i robią z siebie widowisko klawe - z swych mów i uwag, poleceń i sporów -

Dekoratora mamy do kaduka!-Wolno, poważnie, przecież wszędzie zdąży - chodzi pokładem; sprytnych sobie szuka -Właściciel shipu sam nasz mistrz Chorąży-Patyk ma w ręce -potężną osobę -szuka czy kuter, lub ankier nie zginął - Czy jak należy: rufa jest za dziobem - i czy odwrotnie dziób wciąż jest za rufą -

Urodzonym artystą jest mechanik drugi - Postrach maszynistów którymi się chlubi - Radby grać wszystkie role, Niech kto powie, że nie a w artyźmie swej pracy jest niezastąpiony - i chociaż gdy jest fala rzadko jest na scenie - to w porcie brzmi swym basem w wszystkie shipu strony.Najlepiej Mu pasuje rola dyktatora - chociaż statyści zwą Go swojskim Admirałem - Z swą głową podgoloną i w przykrótkich portkach - wygląda jakby wzruszyć miał wnet światem całem.- Zdań pełen mądrych, starych zwyczajem rad swych udziela, wszyscy wdzięczni za to - Przestrogi i rozkazy w wsze wydaje strony - I tak gra swoją rolę maszyny dyktator.

A K T I.

......Tutaj światła zgasły- i na scenę się wtacza dwóch o brzuszkach spasłych -Paweł i Gaweł, jeden z prowiantury, -drugi na rufie robi zupki lury. -Paweł na rufie oficerów głodzi - Gaweł na dziobie istne czyni cuda - Jam'em i grochówką załodze dogodzić -lecz sądzę, że się to mu coś całkim nie uda.- Letnie obecnie diety zaczęły się -jakgdyby wiara była jaroszami - szpinak, sałata codzień w jadłospisie,do tego można kiełbaskę za kantyny Artysta kiełbaski kupi, ... tu gadać,a matros - statysta sam szpinak zajada.

LIST Ks. Rekt. STANISZEWSKIEGO

Ucieszyłem się bardzo tak miłą wiadomością o roli Waszego "Pioruna" w bitwie z Bismarckiem. Brawo! Z serca Dowódcy Waszemu, którego niestety nie znam, i Wam wszystkim gratuluję. Udział Wasz w tej bitwie i wiadomość o tem rozesłana po całym świecie był dla nas wszystkich, i w kraju i na uchodźtwie prawdziwym zastrzykiem moralnym, bodźcem,który otrząsł niejednego z przygnębienia i melancholii. A jak tam nasi w Kraju musieli być podniesieni na duchu. Wyobrażam sobie Waszą satysfakcję. Przyjmijcie serdeczne podziękowanie.

Nie wiem czy uderzył Was artykuł pióra Z.Nowakowskiego w Wiadomościach Polskich, w którym przedstawia nas Polaków Anglikom.Przypochlebiając im się - czego Anglicy zresztą nie lubią - pisze,że "Wam Anglikom pozostanie morze i okręt, a nam Polakom pole i koń". Wszyscyśmy się tu oburzyli wiedząc dobrze,że jeśli zdobyliśmy sobie sympatię a nawet podziw u Churchilla i Anglików, to dzięki naszej dzielnej marynarce wojennej,która na moment nie przestała walczyć i nie pozwoliła upaść sztandarowi narodowemu. Wybrał się Nowakowski ze swoim koniem, ale daliście Mu świetną odpowiedź. I zapewne dacie w przyszłości jeszcze lepszą. Z serca całego Wam tego życzę. Niech Bóg Was wspiera i Wam błogosławi.

Łączę serdeczne pozdrowienia i uściski

Ks. Staniszewski

POLSKA MISJA KATOLISKA W LONDYNIE

##

En-Jot

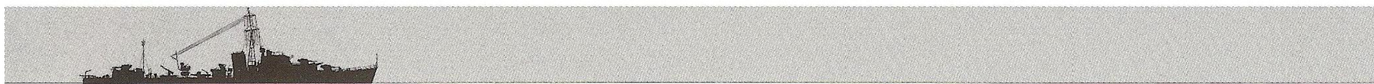
Drogi Czytelniku!

Wiem,co powiesz, kiedy znów ci podadzą nowy numer gazetki. Może nie patrząc do środka odsuniesz ją od siebie,powtarzając już nieraz słyszane słowa: poco "to" znowu wychodzi? Na cholerę wogóle marnują papier!

I może masz racje...

Niektóre dotychczasowe bowiem numery są słabe i sprawić mogą wrażenie pisaniny upartych grafomanów, którym wydaje się, że piszą rzeczy epokowych wartości. Przyznaję, że normalnie czytelnik biorąc do ręki gazetkę,szuka w niej tematów, mogących go zainteresować,..i wiem,że nie zawsze je mógł tu odnaleść, Ale dlaczego?

Zacznijmy więc od początku. Jaki był cel naszej Gazetki. Powstała na okręcie,a więc w środowisku dość mocno zespolonym,tworzącym jakby nie było, małą społeczność.A każdą społeczność,każde większe nawet a choć

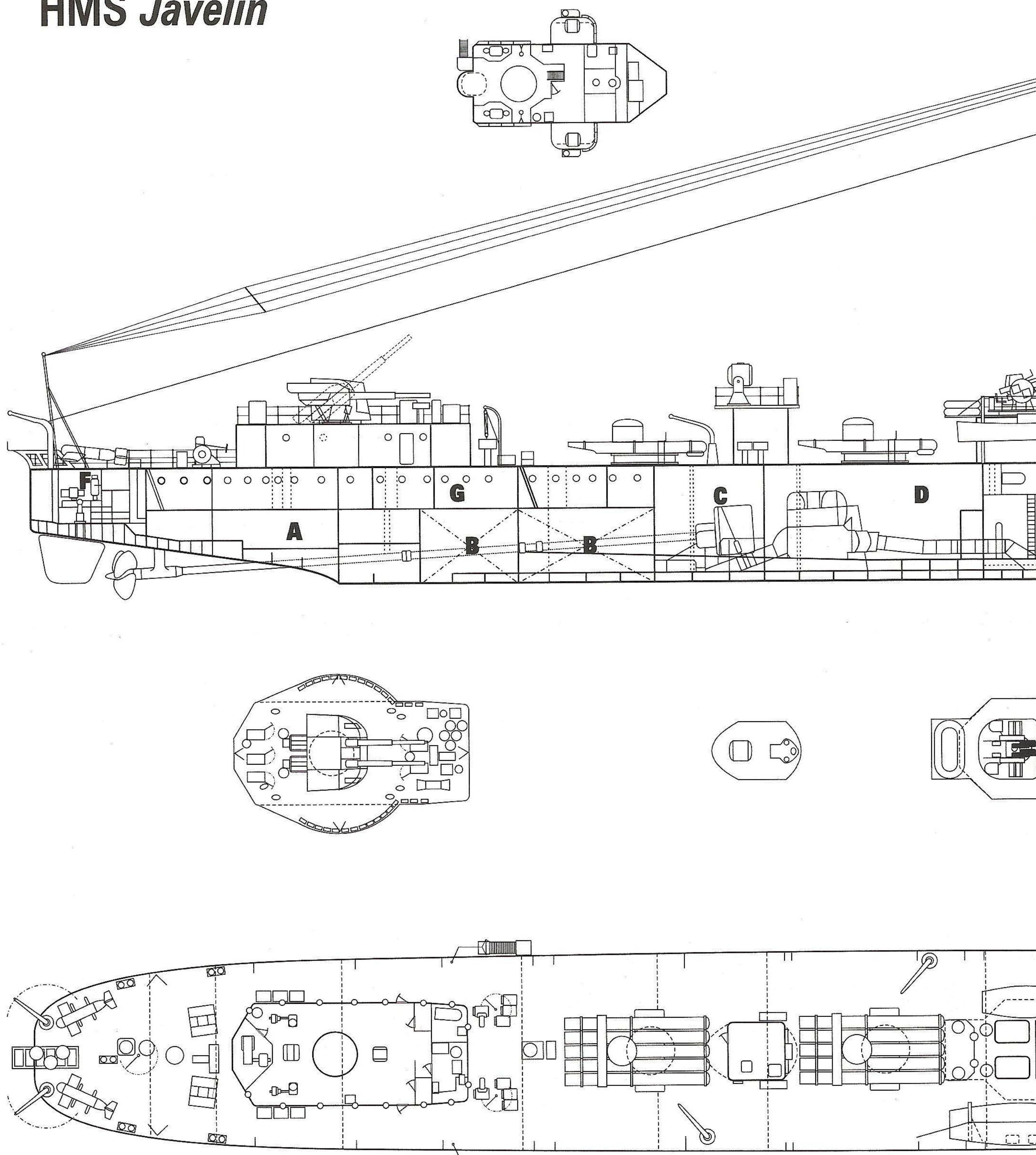


Spis treści

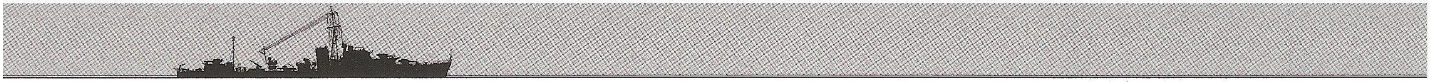


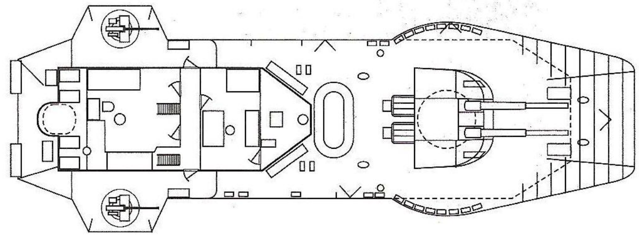
Pieczęć okrągła ORP *Piorun*.

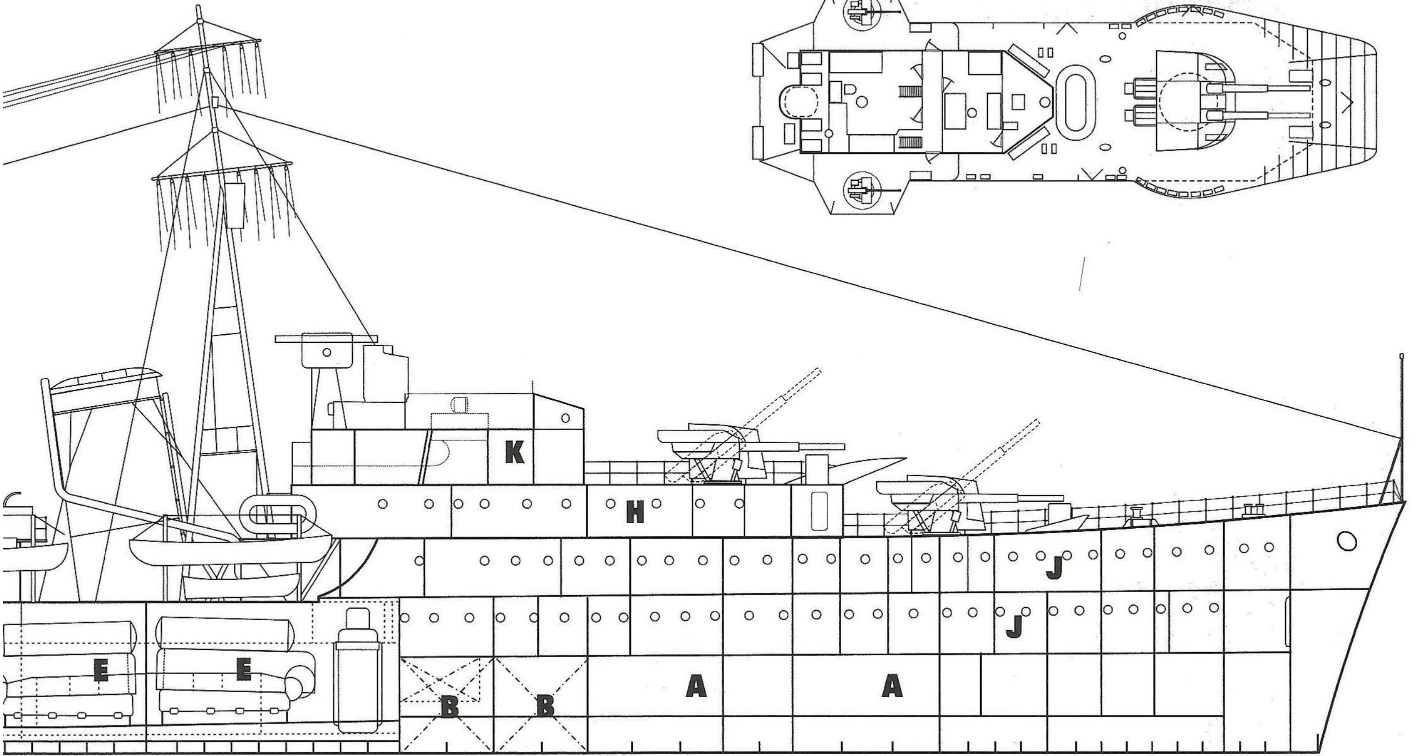
Przekroje niszczyciela typu *J*
HMS *Javelin*

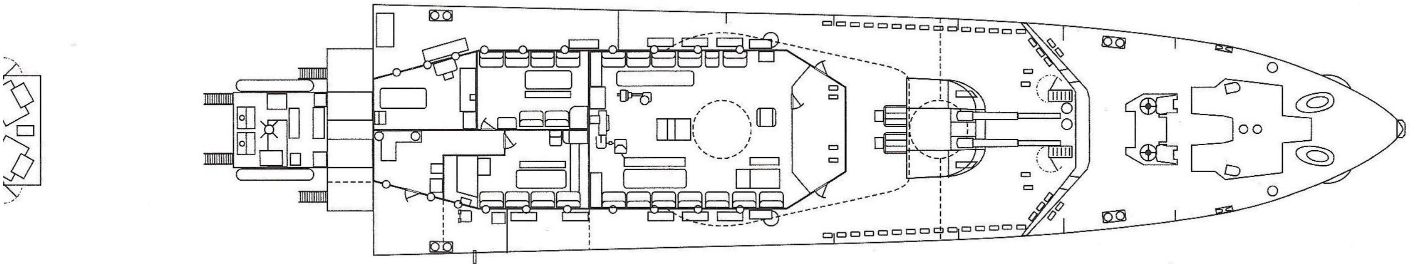


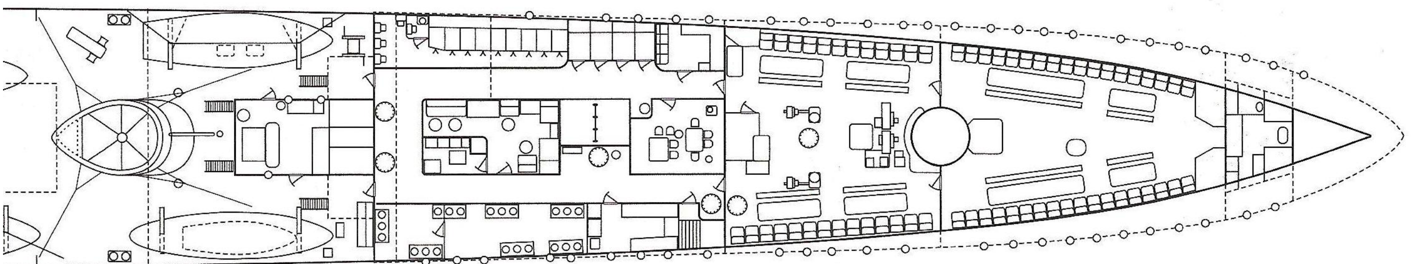
A – Magazyny
B – Paliwo
C – Przekładnia
D – Maszynownia
E – Kotłownie
F – Maszyna sterowa
G – Pomieszczenia oficerskie
H – Pomieszczenia podoficerskie
J – Pomieszczenia marymarskie
K – Pomost dowodzenia



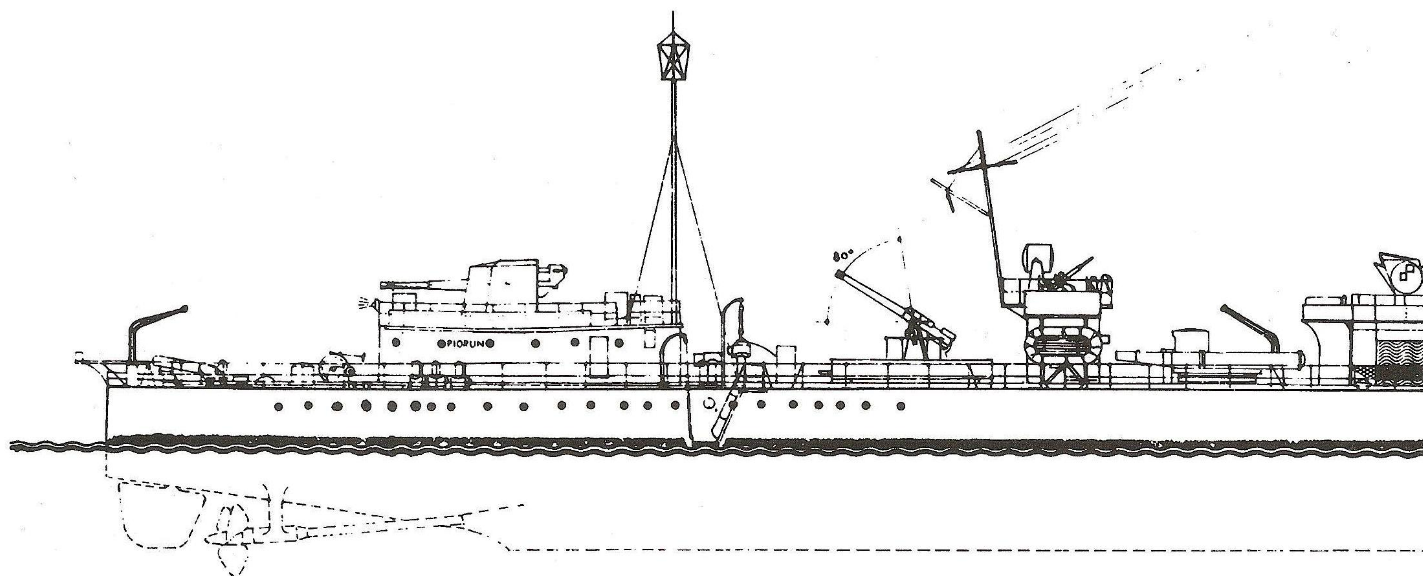


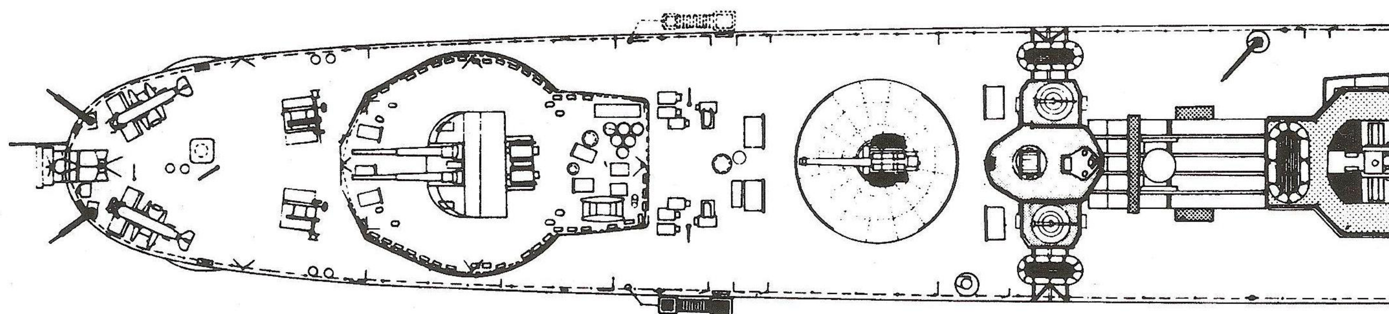

K
H
J
J
E
E
B
B
A
A

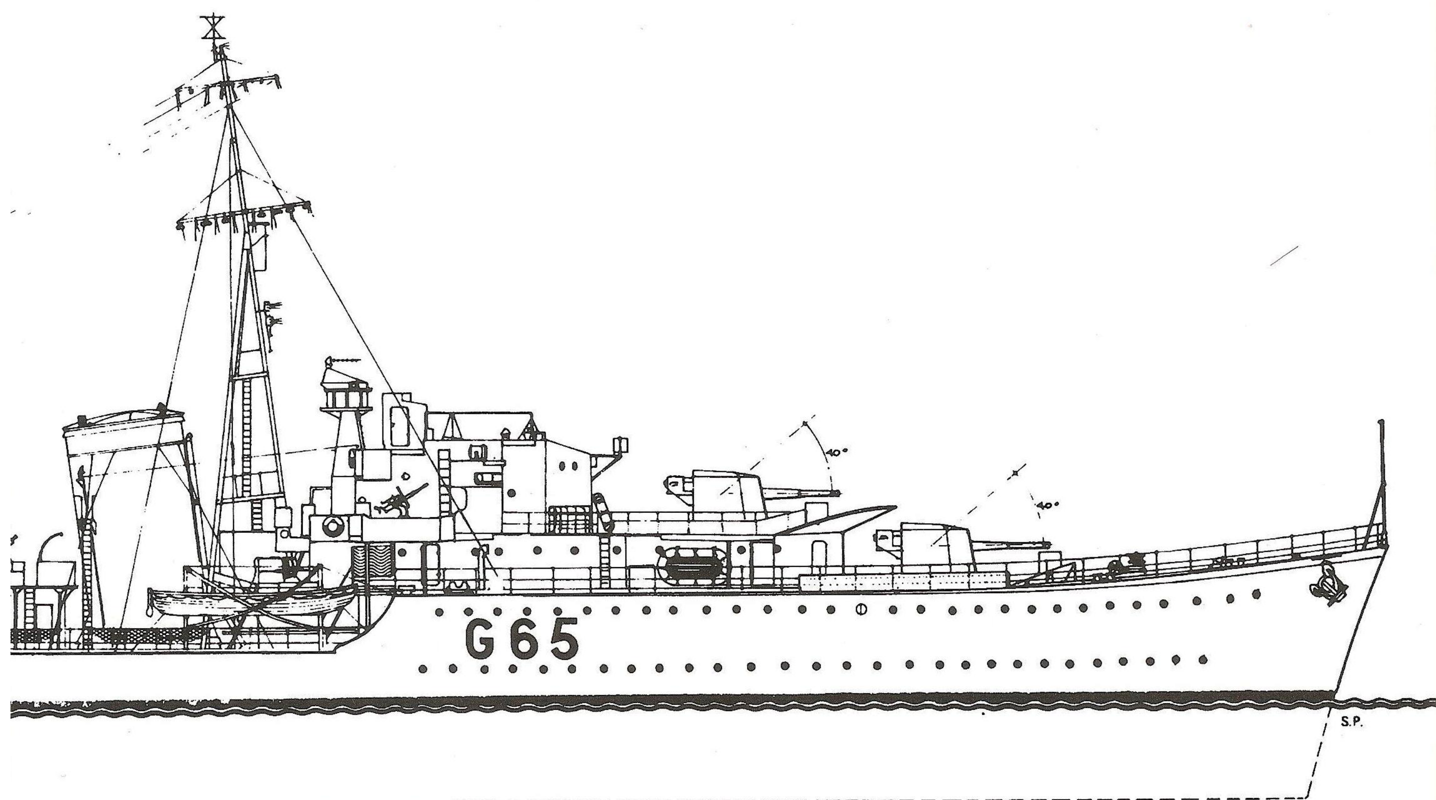


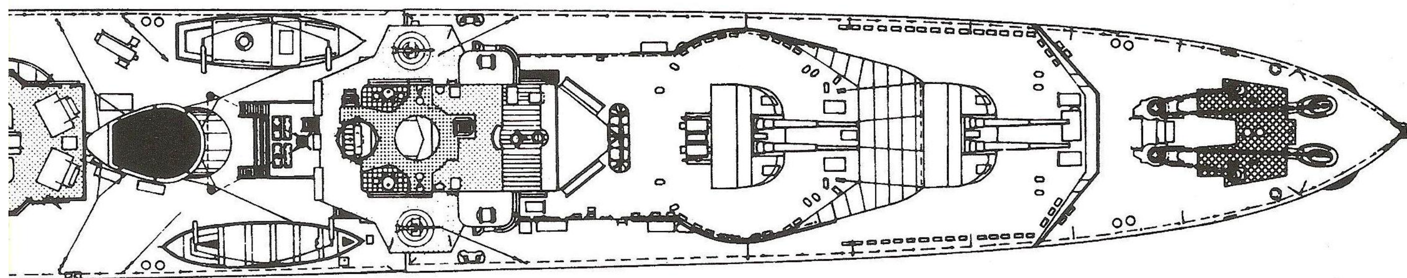


ORP *Piorun* 1940 r.

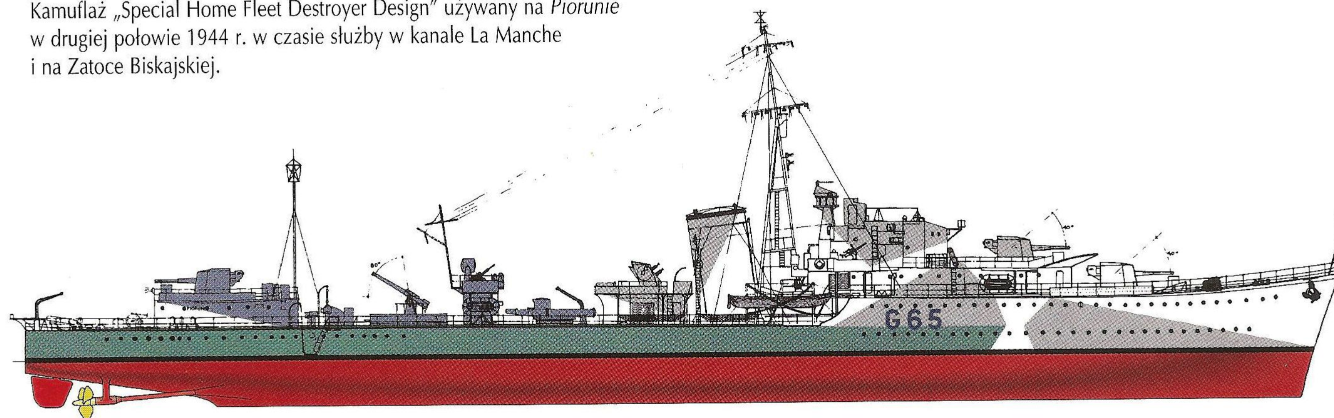




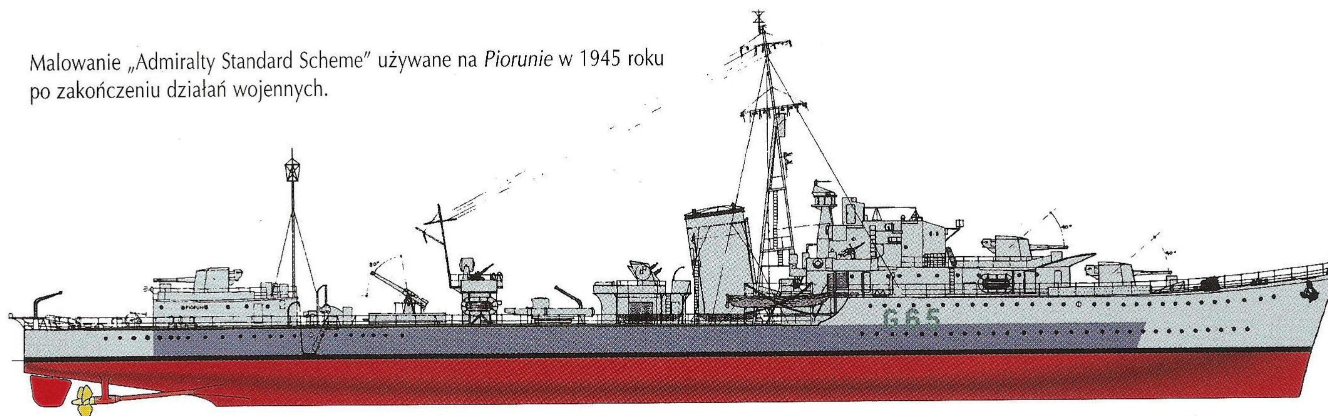




Rys. Stanisław M. Piaskowski



Kamuflaż „Special Home Fleet Destroyer Design" używany na *Piorunie* w drugiej połowie 1944 r. w czasie służby w kanale La Manche i na Zatoce Biskajskiej.



Malowanie „Admiralty Standard Scheme" używane na *Piorunie* w 1945 roku po zakończeniu działań wojennych.

Poniżej i na następnej stronie: okręt rakietowy ORP *Piorun* – spadkobierca tradycji niszczyciela PMW z okresu drugiej wojny światowej.

Fot.: Marek Twardowski





Fot.: Marek Twardowski